



TRANSCRIPCIÓ EN BRUT

**Aquesta transcripció està pendent de
verificació i correcció. Pot contenir, doncs,
errades de fidelitat i incorreccions
lingüístiques i no es pot considerar
com una publicació oficial**

Sessió núm. 23 / CTH / 12.11.2025

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\CTH\23CTH\

Fitxer 23CTH1

XV legislatura · cinquè període · sèrie C · número ****

Comissió de Territori i Habitatge

Sessió 23, dimecres 12 de novembre de 2025

Presidència de l'Il·lm. Sr. Joaquim Calatayud Casals

Sessió 23 de la CTH

La sessió de la Comissió de Territori i Habitatge (CTH) s'obre a ****. Presideix Joaquim Calatayud Casals, acompanyat del vicepresident, Albert Salvadó Fernández, i del secretari, Francesc Jesús Becerra Ramírez. Assisteix la Mesa el lletrat Ramon Eudald Torrents Munt.

Hi són presents [José Ignacio Aparicio Ciria](#), [Eva Candela López](#), [Neus Comes Pon](#) i [Manel Ezquerro Tomàs](#), pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; [Glòria Freixa](#) i [Vilardell](#), [Montse Ortiz](#) i [Martí](#) i [Salvador Vergés](#) i [Tejero](#), pel G. P. de Junts; [Ester Capella](#) i [Farré](#) i [Lluïsa Llop Fernández](#), pel G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya; [Àngels Esteller Ruedas](#) i [Eva García Rodríguez](#), pel G. P. del Partit Popular de Catalunya; [Andrés Bello Sanz](#), pel G. P. de VOX en Cataluña; [Lluís Mijoler Martínez](#), pel G. P. Comuns; [Dani Cornellà Detrell](#), pel G. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, i [Rosa Maria Soberana](#) i [Bonet](#), pel G. Mixt[membres comissió].

[Assisteix] a aquesta sessió [assistents].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre l'aplicació de la regulació dels preus del lloguer, els expedients sancionadors i la implantació dels inspectors (tram. 354-00234/15). Susanna Segovia Sánchez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.
2. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Federació Catalana de Vela davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre les propostes de modificació de la Llei 10/2019, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals (tram. 356-01052/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
3. Sol·licitud de compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre les mesures adoptades per a solucionar les incidències tècniques de Rodalies de Catalunya durant el període 2024-2025 (tram. 356-01054/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
4. Sol·licitud de compareixença de la directora general de Transports i Mobilitat davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre les mesures adoptades per a solucionar les incidències tècniques de Rodalies de Catalunya durant el període 2024-2025 (tram. 356-01055/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
5. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma pel Transport Públic de Sils davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la manca de transport públic a Vallcanera, les Comes i altres nuclis de població aïllats de Sils (tram. 356-01067/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
6. Sol·licitud de compareixença del cap de l'Oficina de Comunicació del Departament de Territori i Habitatge davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el documental "Alerta inundable" i sobre els motius pels quals se'n va cancel·lar l'emissió (tram. 356-01076/15). Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

7. Sol·licitud de compareixença del cap del Departament de Comunicació i Relacions Institucionals de l'Agència Catalana de l'Aigua davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el documental "Alerta inundable" i sobre els motius pels quals se'n va cancel·lar l'emissió (tram. 356-01077/15). Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

8. Sol·licitud de compareixença del director de l'Agència Catalana de l'Aigua davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el documental "Alerta inundable" i sobre els motius pels quals se'n va cancel·lar l'emissió (tram. 356-01078/15). Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

9. Sol·licitud de compareixença de Montse Armengou, directora del programa de TV3 "Sense ficció", davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el documental "Alerta inundable" i sobre els motius pels quals se'n va cancel·lar l'emissió (tram. 356-01079/15). Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

10. Sol·licitud de compareixença de Carles Martí Jusfresa davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la convocatòria del Pla de barris i viles de Catalunya (tram. 356-01081/15). Andrés Bello Sanz, Grup Parlamentari de VOX en Cataluña. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

11. Sol·licitud de compareixença de Daniel Roig Nolla, president de l'Associació de Promotors i Constructors d'Edificis de Catalunya a Tarragona, davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la situació de l'habitatge i l'urbanisme a les comarques de Tarragona (tram. 356-01102/15). Mònica Sales de la Cruz, juntament amb tres altres diputats del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

12. Sol·licitud de compareixença de Joan Manuel Vilaplana, director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya, davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la necessitat de reordenació del front marítim del Maresme i el trasllat a l'interior de la línia R1 de Rodalies (tram. 356-

01127/15). Mònica Sales de la Cruz, juntament amb tres altres diputats del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

13. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Xarxa Veïnal Contra el Soroll davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la seva tasca i les seves propostes per a minorar l'excés de soroll urbà (tram. 356-01134/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

14. Sol·licitud de compareixença de la secretària d'Habitatge davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el protocol d'intencions per a la cessió en usdefruit d'habitatges destinats a lloguer assequible i per a la incorporació de sòls de l'Entitat Pública Empresarial de Sòl a la reserva pública de solars (tram. 356-01140/15). Ester Capella i Farré, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

15. Compareixença d'una representació de la Federació d'Entitats per la Mobilitat amb Bicicleta de Catalunya davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre les accions per al millorament de la mobilitat en bicicleta (tram. 357-00494/15).

16. Proposta de resolució sobre la represa de les obres a l'aparcament de l'estació del tren d'alta velocitat del Camp de Tarragona a la Secuita (tram. 250-00337/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 172, 112; esmenes: BOPC 208, 16).

17. Proposta de resolució sobre la defensa dels espais agrícoles (tram. 250-00351/15). Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 178, 46; esmenes: BOPC 208, 18).

18. Proposta de resolució sobre la prolongació del tramvia del carrer de Wellington a l'estació de França, a Barcelona (tram. 250-00352/15). Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 178, 48; esmenes: BOPC 208, 18).

19. Proposta de resolució sobre el millorament del servei ferroviari a l'Empordà (tram. 250-00355/15). Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 178, 52; esmenes: BOPC 208, 19).

20. Proposta de resolució sobre els negocis establerts en habitatges i locals buits a peu de carrer (tram. 250-00358/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 178, 57; esmenes: BOPC 208, 20).

El president

Benvolguts diputats i diputades. Anem a donar inici a la comissió. Bon dia a tothom. I, com toca, els diferents grups parlamentaris, si hi ha algun canvi de diputats pels diferents grups. Del grup del PP.

Àngels Esteller Ruedas

Sí. Senyor president. Bon dia!

El president

Bon dia.

Àngels Esteller Ruedas

En el punt 16, el senyor Pere Huguet em substituirà a mi.

El president

Molt bé, diputada Esteller. Perfecte. Els diputats... El senyor Bello hi és. Falta el senyor Mijoler. En tot cas...

Salvador Vergés i Tejero

Per part de Junts per Catalunya, la diputada Glòria Freixa serà substituïda inicialment per el diputat Jordi Bertran i després per la diputada Ariadna Urroz.

El president

Molt bé. Moltes gràcies.

Montse Bergés i Saura

Eva Candela López

Sí, president! El grup socialista, al punt 16 el diputat Bondesio substituirà...

El president

Si us plau, Salvador, silenci. És que no sentíem...

Eva Candela López

Al punt 16, el diputat Bondesio substituirà la diputada Neus Comas.

El president

Molt bé. Senyora Capella.

Ester Capella i Farré

Bon dia, president. Al punt 16 també la diputada Aragonès em substituirà a mi mateixa.

El president

Molt bé, senyora Capella. Senyor Cornellà, bon dia, tingui vostè, ja ho porta tot substituït, no? *(Rialles.)* Molt bé, doncs.

Vinga, donem inici a la comissió. Hi ha diferents sol·licituds de compareixença, les podem agrupar totes? O entenc que n'hi hagi... Si n'hi ha dos o tres per votar totes les altres juntes o fem una per una. Quines tenen els diferents grups que...? Digui, senyora Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

La 1 per separat.

El president

La 1.

Àngels Esteller Ruedas

La 1 per separat. Després 2, 3, 4, 5, 8, 10, 11, 12, 13 i 14 també per separat.

El president

Per separat. Senyor Bello, li lliguen a vostè o n'hi ha alguna més? (*Andrés Bello Sanz intervé sense fer ús del micròfon: «Seis, siete, ocho, nueve, por separado».*) Doncs ja fem-les totes, ja pràcticament. (*Remor de veus.*) No? Encara no? Bé, ja m'ho direu. Vinga, 6, 7, senyor Bello? Ocho nueve. I, senyora Capella.

Ester Capella i Farré

La meva proposta, president, perquè hi ha coses que són bastant diferents les unes de les altres, que anem punt per punt, que anirem ràpid.

El president

Doncs vinga. Escolta, tot fos això. Vinga, anem punt per punt doncs.

Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre l'aplicació de la regulació dels preus del lloguer, els expedients sancionadors i la implantació dels inspectors

354-00234/15

Anem a passar a votació el punt 1, que és la sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori sobre l'aplicació de la regulació dels preus del lloguer, els expedients sancionadors i la implantació dels inspectors. Aquesta és una sol·licitud que fa el Grup Parlamentari dels Comuns. Señor Mijoler, bon dia, tingui, benvingut! Passem a votació el punt 1.

Vots en contra?

Grup Popular.

Abstencions?

Vots a favor?

La resta de grups. Per tant, queda aprovada la sol·licitud, de 15 a favor i 2 en contra.

Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Federació Catalana de Vela perquè informi sobre les propostes de

modificació de la Llei 10/2019, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals

356-01052/15

Passem a la 2, que és la sol·licitud de compareixença d'una representació de la Federació Catalana de Vela davant la Comissió perquè informi sobre les propostes de modificació de la Llei 10/2010 de ports i de transports en aigües marítimes i continentals. Aquesta també està presentada pel grup dels Comuns.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

S'aprova per unanimitat.

Sol·licitud de compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures perquè informi sobre les mesures adoptades per a solucionar les incidències tècniques de Rodalies de Catalunya durant el període 2024-2025

356-01054/15

Passaríem a la 3, que és sol·licitud de compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures davant de la Comissió de Territori, perquè informi sobre les mesures adoptades per solucionar les incidències tècniques de rodalies a Catalunya..., de Catalunya durant el període 24-25. Aquesta també està presentada pels grups dels Comuns.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per unanimitat.

Sol·licitud de compareixença de la directora general de Transports i Mobilitat perquè informi sobre les mesures

adoptades per a solucionar les incidències tècniques de Rodalies de Catalunya durant el període 2024-2025

356-01055/15

Passem a la 4, que és sol·licitud de compareixença de la directora general de Transports i Mobilitat davant la Comissió de Territori, perquè informi sobre les mesures adoptades per solucionar les incidències tècniques de rodalies a Catalunya..., de Catalunya durant el 24-25.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

S'aprova per unanimitat.

Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma pel Transport Públic de Sils perquè informi sobre la manca de transport públic a Vallcanera, les Comes i altres nuclis de població aïllats de Sils

356-01067/15

La cinquena, sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma del Transport Públic de Sils davant la Comissió de Territori perquè informi sobre la manca de transport públic a Vallcanera, les Comes i altres nuclis de població aïllats de Sils. Aquesta també la presenta el grup dels Comuns.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

S'aprova per unanimitat.

Sol·licitud de compareixença del cap de l'Oficina de Comunicació del Departament de Territori i Habitatge perquè informi sobre el

documental "Alerta inundable" i sobre els motius pels quals se'n va cancel·lar l'emissió

356-01076/15

La 6, sol·licitud de compareixença del cap d'Oficina de Comunicació del Departament de Territori perquè informi sobre el documental «Alerta inundable», sobre els motius pels quals es va cancel·lar la seva emissió. Aquesta està presentada pel grup de la CUP.

Vots en contra?

PP, Partit Socialista, Esquerra Republicana i el Grup de Comuns.

Abstencions?

Abstencions, VOX, el senyor Bello.

Vots a favor?

I vots a favor la CUP i el grup de Junts.

Per tant, aquesta es rebutja amb 11 a favor, 5 abstencions..., 11 en contra, 5 a favor i 1 abstenció.

Sol·licitud de compareixença del cap del Departament de Comunicació i Relacions Institucionals de l'Agència Catalana de l'Aigua perquè informi sobre el documental "Alerta inundable" i sobre els motius pels quals se'n va cancel·lar l'emissió

356-01077/15

Passaríem a les 7, que és sol·licitud de compareixença del cap del Departament de Comunicació de Relacions Institucionals de l'ACA perquè informi sobre el documental «Alerta inundable», sobre els motius pel qual se'n va cancel·lar l'emissió. Aquesta també la presenta el grup de la CUP.

Vots en contra?

Partit Popular, Partit Socialista i Comuns i Esquerra.

Abstencions?

Abstencions, el senyor Bello, de Vox.

Vots a favor?

La CUP i el grup de Junts. També es rebutja amb 11 en contra, 5 a favor i 1 abstenció.

Sol·licitud de compareixença del director de l'Agència Catalana de l'Aigua perquè informi sobre el documental "Alerta inundable" i sobre els motius pels quals se'n va cancel·lar l'emissió

356-01078/15

Passaríem a la sol·licitud de compareixença número 8 del director de l'Agència..., de la compareixença del director de l'Agència Catalana de l'Aigua sobre que informi sobre el documental «Alerta inundable» i sobre els motius pels quals se'n va cancel·lar l'emissió.

Vots en contra?

Fitxer 23CTH2

Aquesta ja l'havíem fet. (*Remor de veus.*) No. Ah, com que te m'has mirant així, dic que... Ah, d'acord. És que ara m'has espantat. Vinga, som-hi, doncs.

Vots en contra?

No hi ha.

Abstencions?

Vots a favor?

El diputada Bello s'ha abtingut? Molt bé. Una abstenció del diputat Bello i la resta de grups, a favor. Aquesta s'aprova.

Sol·licitud de compareixença de Montse Armengou, directora del programa de TV3 "Sense ficció", perquè informi sobre el

**documental "Alerta inundable" i sobre els motius pels quals se'n
va cancel·lar l'emissió**

356-01079/15

I la 9, sol·licitud de compareixença de Montse Armengou, directora del programa de TV3 *Sense Ficció* davant la Comissió de Territori perquè informi sobre el documental «Alerta inundable» i sobre els motius pel qual se'n va cancel·lar la seva emissió.

Vots en contra?

Comuns, Partit Socialista, Esquerra Republicana i Partit Popular.

Abstencions?

El senyor Bello de Vox.

I vots a favor?

El diputat de la CUP i el grup de Junts. Cinc a favor, 11 en contra i 1 abstenció. No queda aprovada.

**Sol·licitud de compareixença de Carles Martí Jusfresa davant la
Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la
convocatòria del Pla de barris i viles de Catalunya**

356-01081/15

A la 10, sol·licitud de compareixença de Carles Martí Jusfresa davant la Comissió de Territori perquè informi sobre la convocatòria del Pla de barris i viles de Catalunya. Aquesta la demana el grup de Vox.

Vots en contra?

Junts, Esquerra Republicana, Partit Socialista Comuns i el grup de la CUP.

Abstencions?

Vots a favor?

El grup de la CUP i el diputat de Vox. I el PP, el Partit Popular. (*Remor de veus.*) Sí.

Sol·licitud de compareixença de Daniel Roig Nolla, president de l'Associació de Promotors i Constructors d'Edificis de Catalunya a Tarragona, perquè informi sobre la situació de l'habitatge i l'urbanisme a les comarques de Tarragona

356-01102/15

La compareixença 11, de Daniel Roig Nolla, president de l'Associació de Promotors i Constructors d'Edificis de Catalunya a Tarragona, davant la Comissió de Territori perquè informi sobre la situació de l'habitatge i l'urbanisme a les comarques tarragonines. Aquesta és una sol·licitud del grup de Junts.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Queda aprovada per majoria, unanimitat.

Sol·licitud de compareixença de Joan Manuel Vilaplana, director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya, davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la necessitat de reordenació del front marítim del Maresme i el trasllat a l'interior de la línia R1 de Rodalies

356-01127/15

Saltem a la 12, sol·licitud de compareixença del senyor Joan Manuel Vilaplana, director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya, davant la Comissió de Territori perquè informi sobre la necessitat de reordenació del front marítim del Maresme i el trasllat a l'interior de la línia R1 de rodalies. També ha estat presentada pel grup de Junts.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per unanimitat, queda aprovada.

Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Xarxa Veïnal Contra el Soroll perquè informi sobre la seva tasca i les seves propostes per a minorar l'excés de soroll urbà

356-01134/15

I passàrem a la 13, que és compareixença d'una representació de la Xarxa Veïnal contra el Soroll davant la Comissió de Territori perquè s'informi sobre la seva tasca i les seves propostes per a minorar l'excés de soroll urbà. Aquesta la presenta el Grup Parlamentari de Junts.

Vots en contra?

Perdó, de Comuns.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per unanimitat, queda aprovada.

Sol·licitud de compareixença de la secretària d'Habitatge perquè informi sobre el protocol d'intencions per a la cessió en usdefruit d'habitatges destinats a lloguer assequible i per a la incorporació de sòls de l'Entitat Pública Empresarial de Sòl a la reserva pública de solars

356-01140/15

La 14 és una sol·licitud de compareixença de la Secretaria d'Habitatge..., de la secretària d'Habitatge davant la Comissió de Territori perquè informi sobre el protocol d'intencions per a la cessió en usdefruit d'habitatges destinats a lloguer assequible i per a la incorporació de sòls de l'Entitat Pública Empresarial del Sòl a la reserva pública en solars. Aquesta la presenta el grup d'Esquerra Republicana.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per unanimitat, queda aprovada.

Compareixença d'una representació de la Federació d'Entitats per la Mobilitat amb Bicicleta de Catalunya per a informar sobre les accions per al millorament de la mobilitat en bicicleta

357-00494/15

I ara passàrem al punt 15, que és compareixença d'una representació de la Federació d'Entitats per la Mobilitat en Bicicleta de Catalunya davant la Comissió de Territori i Habitatge per informar sobre les accions sobre..., per al millorament de la mobilitat en bicicleta.

La sessió se suspèn a... i es reprèn a...

El president

Vinga, som-hi, doncs? Donar la benvinguda al senyor Benjamí Aguilar, en representació de la Federació d'Entitats de Mobilitat en Bicicleta de Catalunya. Disposarà de quinze minuts i seguidament de la intervenció que faci vostè disposarà de set minuts amb grup parlamentari que li faran un..., entrarà en un digui-li debat, digui-li intercanvi d'impressions, com creieu oportú, amb els diferents grups parlamentaris, d'acord? Vull dir que, quan vulguis, Benjamí, pot engegar.

Benjamí Aguilar (representat de la Federació d'Entitats de Mobilitat en Bicicleta de Catalunya)

Molt bé. Bon dia a tothom. Gràcies per convidar-nos a comparèixer a la Comissió de Territori i des de Fem bici, des de la Federació d'Entitats per la Mobilitat en Bicicleta de Catalunya, que és una organització que agrupa les diferents entitats que promouen l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià a les viles i ciutats i al territori del país. Estem presents a pràcticament tots els àmbits del territori amb entitats a comarques gironines, Terres de l'Ebre, Camp de Tarragona, el Barcelonès, Baix Llobregat, els vallesos, Catalunya central també, i algunes entitats també a terres de Ponent.

I voldria començar una mica aquesta intervenció recordant una mica els orígens de la bicicleta. No sé si coneixen una mica com va gestar-se l'origen de la bicicleta. Estem parlant de l'any 1915, amb erupció volcànica de grans dimensions en un volcà que es deia Tambora a Indonèsia, que va generar un núvol de cendra i fum que va ocupar tot l'hemisferi nord durant més d'un any. El 1816 es coneix com l'any sense estiu, que va generar una fam i una situació de crisi globals, segurament més dura i més important del que haguem pogut viure nosaltres en aquest moment. Restes o testimonis artístics d'això són les pintures de Turner o Mary Shelley escrivint *Frankenstein*, per exemple, d'aquesta època.

En aquest context va ser on, evidentment, la població de cavalls es va reduir moltíssim per la pèrdua de collites i es va generar un primer prototipus de bicicleta com una alternativa per a la mobilitat entre pobles i ciutats, que va fer el baró Karl von Drais a Alemanya i que es coneix com el primer prototipus de bicicleta. Per què us explico això, a part de tenir també un coneixement històric de com s'origina la bicicleta? Doncs perquè el context de crisi que es vivia en aquell moment, un context de crisi climàtica també d'una manera diferent al que vivim avui, va ser molt significatiu. I allò era un context de crisi temporal que va durar uns anys i que després es va refer una mica la dinàmica de funcionament normal, diguéssim a nivell global, a nivell d'humanitat.

I això ho traslladem com a símil al context d'avui, un context de crisi climàtica que no és temporal i que, per tant, requereix de solucions urgents i consistents per poder garantir un futur digne i habitable a les generacions que ens han de precedir. Dir-vos que les notícies que ens estan arribant darrerament, que la reducció d'emissions que ens havíem proposat conjuntament els diversos països assolir amb els acords de París no s'està assolint. Ho coneixeu prou bé. Ans al contrari, estem reculant. Estem generant més emissions i, per tant, el repte de reducció d'emissions és encara major del que s'havia previst. I, per tant, si no hi posem solucions dràstiques i una mica accelerades, difícilment podrem revertir aquest grau i mig o dos graus, i ens trobarem en una situació molt complexa de gestionar, com ja estem començant a veure. A més, en el nostre clima mediterrani som un espai especialment vulnerable i, per tant, són efectes que podem anar veient els propers anys.

Amb tot això he de destacar un aspecte clau que creiem que és important posar sobre la taula que és l'elefant a l'habitació que tenim al territori, a les ciutats, que és aquesta normalització de l'ús del cotxe com a vehicle de transport quotidià normalitzat arreu, que ens ha generat un urbanisme i unes dinàmiques de mobilitat que són molt complexes de gestionar i que no afavoreixen aquesta transició, aquesta descarbonització del model de mobilitat, fins i tot en el cas d'incorporar el vehicle elèctric, sabem que no es podrà mantenir el parc de vehicles que hi ha actualment.

I, per tant, cal avançar en una transformació significativa i important de la mobilitat, en la que sabem que els eixos claus que hauran de créixer i que hauran d'ocupar molt més espai del què tenen avui, seran, per una banda, el transport públic –i som conscients de la complexitat que té el nostre país en la gestió del transport públic, especialment en el sistema ferroviari, que hauria de ser un sistema troncal i que donés servei, donés un bon servei a una part molt important de la població i que això requerirà d'uns quants anys o esperem que puguem avançar en aquesta línia amb les inversions que s'estan fent– però després també la bicicleta.

La bicicleta és una estratègia de mobilitat, un sistema de mobilitat que permet resoldre desplaçaments urbans, també interurbans, fins a vuit o deu quilòmetres. La incorporació de la bicicleta elèctrica permet resoldre molts desplaçaments, fins i tot amb una orografia més complexa o amb distàncies una mica més grans i oberta a tot tipus de persones i condició. I, per tant, pot ser un element que ajudi molt a poder promoure també el transport públic amb una estratègia intermodalitat, accés a les estacions en bicicleta des dels diferents punts per poder accedir a aquest sistema de transport públic, amb un sistema combinat de bicicleta i sistema ferroviari o sistema de busos allà on no hi ha cobertura ferroviària. I, per tant, en aquest punt és on creiem que cal veure de quina manera avancem.

A Catalunya el desplegament de la xarxa pedalable és desigual. Sabem que Barcelona i el context metropolità tenen un desplegament prou rellevant. Un altre espai que també està podent construir una xarxa, sobretot de connexions interurbanes, és la zona de les comarques de Girona, perquè hi ha un consorci que va començar a gestionar la xarxa pedalable de les vies verdes però que ha anat eixamplant-se i avui dia el percentatge majoritari de persones usuàries són gent que

fa desplaçaments quotidians per anar al poble del costat, per anar a un equipament esportiu, per anar al polígon. I això es combina amb un ús turístic i d'oci més en cap de setmana i períodes vocacionals.

I, per tant, aquí hi ha algunes pistes de fórmules que ens poden ajudar a poder fer créixer sobretot aquesta xarxa interurbana, que és la que està

Fitxer 23CTH3

molt verda, encara en molt bona part del territori.

Tenim l'àrea metropolitana de Barcelona com un organisme amb molta capacitat de finançament que està generant aquesta xarxa en el context de Barcelona, en el context de Barcelonès i de l'àmbit metropolità. I a Girona també hi ha aquest organisme mancomunat que permet articular aquesta xarxa. Per tant, aquí hi ha una pista d'estratègies de governança, amb fórmules de consorcis o d'organitzacions mancomunades, que permeten accelerar els desplegaments de xarxa pedalable.

Un aspecte clau és com superar aquest àmbit urbà. En l'àmbit urbà assumim que els municipis tenen la responsabilitat de poder desplegar aquesta xarxa pedalable dins el seu municipi, però no queda gens clar qui té la responsabilitat, qui té la funció, qui té la responsabilitat de planificar, d'executar, de gestionar aquesta xarxa de connexió entre municipis. Això moltes vegades està en terra de ningú. La Generalitat hi fa actuacions, la Diputació hi fa actuacions, alguns municipis es posen d'acord i hi fan actuacions, però no hi ha una estratègia consistent de desplegament de xarxa al conjunt del territori amb una estratègia de planificació i d'inversió i tampoc de gestió posterior i manteniment d'aquesta xarxa. Per tant, aquí hi ha una mancança molt important que fora rellevant, fora molt interessant trobar-hi una solució o una fórmula per poder-la millorar.

Quines referències...? Bé, dir-vos també que el Parlament de Catalunya i Catalunya com a país, tenim un Estatut amb unes competències que se'ns atorguen o que ens són pròpies i que és una possibilitat poder-les desplegar i, fins i tot, també una responsabilitat poder-les desplegar. I, per tant, Catalunya té competències en temes

de mobilitat i transport, té competències en matèria educativa, que són elements claus per poder desplegar la mobilitat en bicicleta d'una forma més consistent i amb més velocitat del que s'està fent fins ara. És, per tant, no només una opció, sinó que també hauria de ser una responsabilitat poder aprofitar aquest marc competencial per poder generar més instruments que ens permetin incrementar aquest desplegament, aquest ritme de desplegament i tenir més eines per poder gestionar totes les polítiques de mobilitat en bicicleta.

Quines referències nosaltres hem trobat que ens semblen interessants? Doncs, per exemple, les diputacions forals basques, les tres, de forma no exactament igual, però han generat una norma foral d'infraestructura ciclista, perquè ells també tenen competències aquí, en el cas de diputacions, que li dona l'estatus..., a la xarxa pedalable, a la infraestructura ciclista se li atorga un caràcter d'interès general, igual que la resta de la xarxa viària. Això què permet? Això permet, doncs, si s'ha de fer una expropiació per poder passar una via ciclista que no hagi d'anar de forma subsidiària al costat d'una xarxa viària, doncs ho poden fer. Tenen instruments jurídics per fer-ho. Tenen una base jurídica per fer-ho. I això també habilita aquesta norma a poder organitzar tots els instruments de planificació, de coordinació entre administracions, de finançament i de gestió per fer tot el per poder portar tota la gestió d'aquesta xarxa pedalable. Aquestes normes forals a nosaltres ens semblen inspiradores, ens semblen interessants i el que hem estudiat és si això podria traslladar-se al context català amb una legislació pròpia sobre la mobilitat en bicicleta a Catalunya, que és una mica la proposta que venim a fer-vos avui aquí.

Un altre àmbit on també em sembla rellevant poder desplegar competències és l'àmbit educatiu. Al nostre context europeu, pràcticament tots els països que ens envolten cap al nord tenen organitzada i normalitzada una formació en mobilitat ciclista als centres educatius. I hi ha una estratègia de finançament d'aquesta formació i de desplegament al conjunt de centres. Això creiem que també és una cosa que podria plantejar-se de ser recollida en un marc legislatiu propi de la mobilitat en bicicleta, com també altres aspectes que puguin ser relatius, per exemple, al desplegament de la ciclogística, com una estratègia per a la distribució urbana de mercaderies, o també una promoció a totes les dinàmiques de cicloturisme, afavorint un turisme sostenible desestacionalitzat. O també en la línia

de promoció de la indústria de la bicicleta amb un clúster a nivell català, igual que, per exemple, ha fet Portugal, que és el país on es produeixen més bicicletes de tota Europa, fent una integració vertical de tot el sistema de producció de bicicletes. Doncs són elements que podrien tenir interès també de poder recollir en alguna part l'articulat en una llei així i que segurament també hauria de coordinar-se amb els possibles encaixos o modificacions d'altres marcs legislatius que puguem tenir a nivell català per no generar contradiccions, especialment a la llei de carreteres és on s'hauria d'ajustar bé el no trepitjar-se a nivell de competències, no?

Destacar sobretot, que el que el que creiem que té més rellevància és el fet de considerar la mobilitat en bicicleta com una qüestió d'interès general, perquè això és el que dona lloc a poder generar operacions polítiques d'infraestructura i ens permet desplegar instruments per poder gestionar o per poder tirar endavant aquestes polítiques. Nosaltres hem començat a imaginar-nos, si hi hagués una llei de la mobilitat en bicicleta a Catalunya, quina forma hauria de tenir o quina estructura i quin plantejament hauria de contenir. És una cosa en què estem treballant. Hem generat un document de bases del que podria ser una llei de la mobilitat en bicicleta a Catalunya, que us farem arribar posteriorment a la compareixença en la que, evidentment el preàmbul hauria de recollir tot aquest marc competencial que tenim a nivell català, amb l'Estatut d'Autonomia que ens donen aquestes competències en tots aquests àmbits de mobilitat, transports, ordenació del territori, medi ambient-sostenibilitat, trànsit, seguretat viària, salut pública, promoció de l'activitat física.

Destacar també, diguéssim, com a objectius i també..., posar en valor també aquest marc general que tenim de llei de mobilitat a nivell català, en el que també caldria encaixar aquesta legislació. Destacar també la Declaració Europea de la Bicicleta com un marc europeu acordat, que també preveu aquest desplegament de polítiques per afavorir la mobilitat en bicicleta. I entenem que a nivell d'objectius, doncs, la idea seria garantir, de forma general, el dret de les persones a moure's de forma activa, segura i sostenible, millorar les condicions per a la mobilitat en bicicleta, contribuir de forma rellevant a la millora de la salut pública i reduir la contaminació i les emissions als espais habitats. I després també bastir, articular una xarxa pedalable d'abast nacional amb consideració d'infraestructura pública i règim de domini públic ciclable.

I per tant, això implica diverses coses. I, per tant, també la integració de la bicicleta en la planificació territorial, d'infraestructures, urbanística i del transport públic. Això també hauria de comportar un finançament estable i una coordinació institucional. I després tota la part que pugui haver-hi d'impuls a la formació en l'educació, en la mobilitat en bicicleta, la part d'indústria, la part de promoció, cicloturisme i tots aquests altres aspectes, que van més enllà del que seria merament la infraestructura.

Això seria una mica el plantejament general del que creiem que podria tenir sentit incloure en una llei d'aquest tipus. No entro a plantejar tots els continguts. Sí que us passarem també, que és una cosa que es pot trobar, és pública, però els enllaços a les normes forals de les diputacions forals basques perquè és una cosa, les normes d'infraestructura ciclable, perquè creiem que segurament bona part d'un text legislatiu així podria estar molt inspirat en aquestes normes forals, especialment en algunes d'elles. I una cosa que creiem que podria ser interessant sí que veiem que a nivell de calendari, si hi hagués una predisposició per part dels grups de poder impulsar una iniciativa d'aquest tipus estem en un moment de legislatura on això és factible, on hi ha temps suficient –a menys que hi hagi algun dalta baix i les eleccions s'avancin molt, que són coses que a vegades passen, ja ho sabeu millor que jo– doncs hi hauria temps suficient per poder impulsar una iniciativa d'aquest tipus.

Creiem que un bon primer pas seria poder portar una... Sabem que tampoc és una cosa superdeterminant, però poder aprovar una moció amb la màxima transversalitat possible que insti a iniciar un procediment legislatiu encarat al que estem parlant. Creiem que fora bo que fos una moció que s'aprovés al Ple perquè és una qüestió que evidentment toca molt la part infraestructural, però també toca altres temes, d'educació, de turisme, d'indústria i pot tenir sentit que pugui estar en un espai com el Ple una moció d'aquest tipus. I instar els grups que puguin tenir interès o que puguin veure's motivats, diguéssim, per impulsar o per contribuir a un desenvolupament legislatiu d'aquest tipus, doncs entrar en contacte.

Nosaltres podem també poder fer arribar el document de treball, l'esborrany en el qual estem treballant, perquè..., per no començar de zero. I, a partir d'aquí, valorar

les possibilitats que això, a través d'alguna iniciativa d'alguns dels grups, pugui tenir el seu recorregut.

No sé com vaig a temps... *(El president intervé sense fer ús del micròfon.)* Perfecte, ja està. Perfecte. Doncs llavors ho deixo aquí i si... Em poso a la vostra disposició per respondre les vostres preguntes i qüestions que considereu.

El president

Molt bé, senyor Aguilar, moltes gràcies per la seva intervenció. I seguidament i per ordre que marca la fulla que m'han passat, donaríem la paraula al senyor Aparicio com a diputat del grup del PSC, per fer el que li he comentat, senyor Aguilar, que són set minuts en el qual poden tindre un intercanvi d'impressions, de pregunta i resposta. Si mireu de ser... Miri de ser curt amb la pregunta que després el diputat tindrà, disposarà de més estona per poder fer les preguntes i reflexions que cregui oportunes. Senyor Aparicio, quan vulgui.

José Ignacio Aparicio Ciria

Moltes gràcies, president. Gràcies. Gràcies per la vostra presència, de Fem bici. Jo penso que, més de tot el que esteu explicant, és més d'agrair tot el que esteu fent, més que tot el que expliqueu, perquè s'ha de reconèixer la vostra feina constant, compromesa, tenaç i amb perspectiva de futur.

Jo, és que diré coses que es fan, i penso que s'han de fer moltes coses més. Jo soc... Jo vinc del món del ciclista, del ciclisme també. Jo he anat a treballar molts anys en bici quan he pogut i malauradament arribar des de Cervelló aquí al Parlament és molt complicat perquè passar Quatre Camins... També he de dir que he lluitat molt des de l'Ajuntament de Cervelló i dins de l'àrea metropolitana per aconseguir que, per exemple, la sortida cap a Vilafranca des de Molins de Rei fos un eix prioritari.

I penso que s'estan fent moltes coses. En el Pla Estratègic de la Bicicleta s'està desplegant actuacions per promoure la intermodalitat per connectar xarxes locals i metropolitanes. S'estan establint criteris unificats també la planificació ciclista. S'han fet molts quilòmetres de vies pedalables a Catalunya, sobretot a l'àrea metropolitana. I és veritat que venim d'on venim, perquè hi ha molts municipis, municipis petits que

tenim problemes, fins i tot, per anar caminant per les voreres i tot s'ha planificat pel vehicle privat. I és un veritable problema que les connexions o les interconnexions entre diferents municipis, sobretot al Baix Llobregat, que és el que més conec, són molt complicades, fins i tot per anar caminant entre municipis de..., que són propers o veïns.

L'àrea metropolitana sé que està fent-ho, està apostant i està fent una bona feina i està apostant per la bici. Ha impulsat més de cinc-cents quilòmetres de xarxa pedalable des de l'àrea metropolitana. Algunes són xarxes compartides, perquè no pot ser d'una altra manera, i altres són segregades. S'han connectat municipis, tot i que encara falten polígons industrials i centres educatius. Hi ha sistemes, com l'Anar en bici o el Bicibox. I me'n recordo perquè jo vaig estar en la creació també del Bicibox i com ha evolucionat. I una cosa que en principi semblava que no serviria, tenint en compte les enquestes que s'havien fet, que la seguretat d'aparcament era un dels problemes i un dels hàndicaps per fer-lo servir, doncs es va aconseguir realment que això funcionés i que està funcionant.

I, a més a més, s'està fomentant una sèrie de desplaçaments sostenibles i reduint emissions. Realment em sembla poc davant de la immensitat del problema que tenim de mobilitat, però tot suma. Barcelona, amb el Bicing continua sent un referent de mobilitat, 150.000 usuaris, més de 150.000 usuaris actius i una expansió que és constant realment, en estacionaments i en punts d'estacionament i en usuaris.

Així i tot, jo penso que ens quedem curts perquè tot el que ens has explicat, Benjamí, és que és veritat. I és que és un problema actual i per a generacions futures. I aquí ens hem de posar les piles tots: associacions, entitats, societat civil, món educatiu i també les diferents administracions per contaminació, per seguretat i per tot el que suposa el fer servir la bici. En aquest sentit, jo penso. Jo soc optimista, malgrat tot, malgrat que no pugui venir en bicicleta aquí al Parlament per la dificultat que comporta travessar Quatre Camins i després seguir el riu fins aquí, jo no sé com arribaria. Si fessin un carril segregat pel cinturó del litoral igual em seria més fàcil.

Però malgrat tot, soc optimista per totes les coses que s'estan fent i jo penso que cal

seguir avançant i connectant millor els municipis i garantir la seguretat viària, incorporar la bicicleta com una forma essencial. L'educació viària que has comentat, que en molts, moltíssims municipis ja es fa, jo penso que és una forma d'introduir el virus positiu de la bicicleta en els infants.

A mi m'ha agradat personalment aquesta mirada que poses en el futur d'una possible llei de mobilitat en bici. Penso que pot ser molt interessant i que hi podem treballar i m'encantarà rebre el document per estudiar-me'l, perquè m'ho estudiaré amb «carinyo», perquè de veritat que és un tema que a mi m'agrada.

Moltíssimes gràcies de veritat i tot el nostre suport per tot el que esteu fent i tot el que puguem fer amb vosaltres.

Gràcies.

(El president intervé sense fer ús del micròfon: «Dos minutets».)

Benjamí Aguilar (representat de la Federació d'Entitats de Mobilitat en Bicicleta de Catalunya)

Perfecte. Gràcies per animar-nos, el suport. Només comentar potser algunes qüestions. Sí que s'estan fent coses. El problema és que el ritme al que estem anant és molt lent i que s'estan fent coses només en alguns llocs. Hi ha una bona part del territori, fora de l'àrea metropolitana i de les connexions que el Consorci de les Vies Verdes de Girona està desplegant, on a nivell de connexions entre poblacions estem molt verds. La Generalitat està fent algunes connexions concretes, però no hi ha un esquema general de quina és la xarxa pedalable que volem a Catalunya. Això no existeix. L'Estratègia Catalana de la Bicicleta és un document intern del Departament de Territori. No té cap aprovació parlamentària, no té cap compromís pressupostari i cap compromís de desplegament. De fet, la major part dels punts de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta, que s'acaba el 2025, no s'han acomplert. Bona part d'aquests punts no s'han acomplert i segurament s'hauran de tornar a posar els mateixos per desplegar fins al 2030.

I constatem que ens manquen instruments i eines per desplegar les polítiques de mobilitat bicicleta de forma més ràpida i més consistència. I per això creiem que una

legislació pròpia, i no és que no existeixi en altres llocs. També hi ha alguns *länder* alemanys, que també és un context on hi ha competències, on també hi ha normatives d'aquest tipus. Pensem que pot tenir sentit i pot permetre accelerar aquests processos.

Les diputacions forals basques són un exemple, amb tot el desplegament dels *bidegorris* entre poblacions, que és segurament un dels llocs on hi ha més desplegament de connexions interurbanes. I això ho poden fer perquè tenen aquest marc normatiu propi. En aquest aspecte, i a nivell d'educació viària, per exemple, hi ha molta educació viària, però moltes vegades obviant la circulació en bicicleta, que és segurament el mode de circulació que poden fer servir moltes persones en el seu àmbit escolar i sobretot a l'institut, on comencen a tenir una autonomia. I, per tant, aquesta formació en mobilitat ciclista és clau que es pugui fer als centres educatius de forma complementària a aquesta educació viària més general.

El president

Molt bé. Moltes gràcies, diputat Aparicio, però s'ha allargat una miqueta. Semblava l'Indurain, eh?

José Ignacio Aparicio Ciria

Soc ràpid i normalment, a més a més, no exhaureixo el meu temps.

El president

Vinga!

José Ignacio Aparicio Ciria

Dir que no, no, que és que estic d'acord pràcticament en tot. Potser si es desplega una llei d'aquest tipus, el primer punt és fer un pla director de tot el que volem a Catalunya, perquè si no sabem tot el que volem és que de veritat que estic d'acord en pràcticament tot. I tant de bo que puguem entre tots tirar endavant aquest projecte de llei.

El president

Molt bé, diputat. I seguidament la Montse Ortiz, en representació de Junts per Catalunya, té la paraula.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. En primer lloc, contents d'haver-lo rebut aquí al Parlament, d'escoltar-los i agrair-los la feina que fan, perquè la promoció de l'ús de la bicicleta és molt important, ja no només en aspectes de mobilitat, sinó en aspectes de salut i de fer esport. Per tant, crec que feu..., no? Supereu les fronteres més enllà del que és l'esport de la bicicleta. Per tant, endavant amb la feina.

I sí que és veritat que nosaltres estem d'acord en el que heu comentat que és important i cal una estratègia nacional de la bicicleta perquè sense la suma de tots, i tu també ho has comentat, que hi ha d'haver un interès general perquè això tiri endavant. Per tant, per la nostra part, des del Grup Parlamentari de Junts tot el suport i agafem el guant que ens has tirat de portar una moció al Ple del Parlament de Catalunya. Per tant, des de Grup Parlamentari de Junts ens comprometem a treballar-ho i si cal, ens reunim i ho treballem de manera conjunta, que crec que és com s'han de fer les coses, perquè al final hem de fer les coses eficients i útils.

I en aquest sentit, a mi m'agradaria preguntar-te perquè tu també n'has fet una mica de menció en la teva intervenció. I és el fet que, si tu et mires a altres països europeus, sobretot a la part més nord europea o fins i tot al País Basc, que tu n'has comentat, l'ús de la bicicleta està molt més normalitzat que aquí a Catalunya. Aleshores, no sé fins a quin punt teniu detectat si és part de la nostra cultura, o sigui, no hi ha aquesta mentalitat de que la bicicleta pot ser utilitzada com per desplaçar-te més enllà del teu municipi o més enllà de fer esport.

Per tant, entenem que és molt important el pla d'educació que tu has fet esment i ens agradaria saber què us falta per acabar d'impulsar-ho i acabar de consolidar aquest projecte que crec que heu començat en algunes escoles però que no ha acabat de tenir un compromís ferm.

I després, quan has fet referència a la regulació, ens agradaria preguntar si creieu que aquesta regulació ha de ser exclusivament de la bicicleta o es pot incloure dins una llei més àmplia de mobilitat, perquè també hi ha certes disfuncions a l'hora de l'ús de la bicicleta o el transport públic que tu també n'has fet menció. Perquè a vegades tu utilitzes la bicicleta i arribes al transport públic, i tampoc no pots utilitzar el transport públic amb la bicicleta perquè arribes al tren i no la pots carregar o als

autobusos tampoc no hi han suficients llocs per deixar la bicicleta. I, de moment, eren aquestes les meves preguntes.

Gràcies.

Benjamí Aguilar (representat de la Federació d'Entitats de Mobilitat en Bicicleta de Catalunya)

Contesto. Perfecte. Gràcies pel suport també. Amb el tema de la moció, doncs gràcies també. Ens posem en contacte també amb la resta de grups que també hi tinguin interès.

Tema cultural, tot és cultural, diguéssim, però a cap lloc la bicicleta ha existit sempre ni de forma sistemàtica, diguéssim. Fa dos-cents anys que existeix la bicicleta. Als mateixos Països Baixos, que és un lloc on hi ha unes quotes modals d'ús de la bicicleta que estan al quaranta per cent dels desplaçaments, abans dels anys setanta, els carrers estaven plens de cotxes igual que aquí, i va ser la primera crisi del petroli la que va portar i també una accidentalitat important als àmbits urbans de gent que es movia en bicicleta, el que va generar una mobilització ciutadana i va fer la transformació. Allà és veritat que el territori és molt pla i aquí és diferent, però estem en un context on ha arribat la bicicleta elèctrica i, per tant, el tema orogràfic i les distàncies passen a ser un problema secundari. Per tant, amb això es pot abordar tot el territori.

I el tema climàtic, estem parlant de que Oulu, que és una ciutat a Finlàndia, on la meitat de l'any està nevada, té una xarxa pedalable i una quota modal que supera el quaranta per cent en desplaçaments escolars, amb nans que van a escola sols i soles i, per tant, amb un clima molt més extrem que el que tenim aquí. Sevilla ara no està en el millor moment a nivell d'impuls polític, però va ser una ciutat que va desplegar una xarxa pedalable molt rellevant i que va ser capdavantera a tot l'Estat, amb unes quotes modals molt importants. I, per tant, estem parlant del nord d'Europa, el sud d'Europa, nosaltres estem al mig. O sigui, no hi ha excusa cultural per dir: «Aquí no, la bicicleta no va amb nosaltres», perquè és un tema de voluntat política i desplegament d'infraestructura i de mesures transversals que acompanyin aquesta infraestructura.

En l'àmbit educatiu, el que ens cal i ho hem comentat en diferents àmbits i continuem comentant, la formació als centres educatius és una cosa que si la carreguem sobre els centres no es pot finançar. Per tant, cal una partida als pressupostos generals que financi formació en mobilitat ciclista als centres educatius, que és el que tenen França, Holanda, Dinamarca, Alemanya. Tenen un programa de formació als centres educatius amb un desplegament pressupostari i òrgans que gestionen aquest desplegament de formació al territori.

Llavors és una reclamació que fem i que, de fet, és una cosa que es pot treballar com a mentrestant. No només aquesta llei si això s'acaba avançant, potser d'aquí a dos o tres anys podrem tenir un marc legislatiu. Mentrestant, una cosa que es pot fer és donar suport a aquesta formació, que s'ha començat però no té un suport estable. Es va finançar amb subvencions que ara venen d'un urbanisme, ara venen d'una altra, sense continuïtat. I, per tant, canalitzar això de forma estructural seria un pas endavant per poder millorar també aquest efecte cultural en la població més jove.

I el tema dels transports i la combinació amb el transport públic, és clar, ja hi ha una llei de mobilitat a Catalunya que gestiona tot el transport públic. Però la bicicleta no hi és considerada com un element d'interès general i la mateixa tipologia que la resta de serveis de transport. Llavors, segurament aquesta qüestió que plantejaves no és tant que es puguin pujar moltes bicis als mitjans de transport. A Europa, on hi ha una quota modal important, el que hi ha són bons aparcaments segurs de bicis a les estacions i la gent fa servir la bici per arribar al mitjà de transport i pot tenir una bici d'última milla a la ciutat, que si és una Barcelona, doncs hi ha un sistema públic de bicicletes. Però la mateixa companyia ferroviària ofereix una bici d'última milla per poder fer el trajecte final i no cal.... Si volem incrementar l'ús de la bici, no podem posar més bicis als trens, per entendre'ns, no? Cal treballar amb aquesta primera i última milla i equipaments d'aparcament segur a les estacions de grans dimensions. Utrecht, per exemple, té un aparcament de 12.500 places, més de 4.500, perquè la majoria de gent que va agafar el tren, hi va en tren..., ai, hi va en bici. Doncs aquí hauríem d'avançar en aquesta línia. I aquesta combinació de transport públic i bicicleta per la primera i l'última milla és la que ens pot fer reduir molts

desplaçaments en vehicle motoritzat en aquestes distàncies més llargues a nivell territorial.

Aprofito per comentar una última cosa, que era a la resposta anterior, que sí que un catàleg de la xarxa pedalable. Això és una cosa que les normes forals preveuen i, per tant, aquest llistat de totes les vies, igual que hi ha amb les carreteres, doncs igual amb les vies ciclistes. És una cosa que quedaria incorporada en la llei, el fet de disposar d'aquest catàleg de tota la xarxa.

El president

Molt bé. Moltes gràcies, diputada Ortiz. I seguidament la diputada Llop, en nom d'Esquerra Republicana, també disposarà dels set minuts.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Bon dia a tothom i moltes gràcies al senyor Benjamí Aguilar per totes les explicacions i la seva intervenció que tenim que valorem, evidentment, com que ha aportat molts aspectes molt importants i interessants dins de... Jo tenia tota una sèrie de preguntes, però crec que me les ha superat per elevació i en tot cas m'ha agradat molt el seu inici de com explicar com va néixer la bicicleta i aquest paral·lelisme de quan va haver-hi una necessitat puntual que va determinar el clima a una necessitat actual que tenim, que no és temporal, malauradament, sinó que ha vingut per quedar-se i que, per tant, hem de ser capaços d'evolucionar en aquest sentit.

És evident que compartim, no..., faltaria més, la importància de potenciar la mobilitat activa, el desplaçament a peu o en bicicleta, que és el que parlem en aquests moments. És evident que és importantíssim, és a dir, va molt bé per la salut, per la qualitat de l'aire, per la sostenibilitat, per tant, tant en un plànol individual de la persona que ho practica com per la societat en general, que ens porta a ciutats més silencioses, ciutats on els vehicles no ocupen tant d'espai i deixen més marge a poder viure aquestes ciutats, és a dir, una mobilitat molt més cívica i molt més sostenible per a tots i, per tant, és un camí que hem de ser capaços de poder recórrer.

És veritat que en els darrers anys s'han pogut anar fent avenços, segurament molt acompanyats del desplegament de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta. I parlem de coses com entre 2022 i 2023, de posar en servei catorze quilòmetres de vies ciclistes amb inversió de cinc milions d'euros, vint-i-vuit quilòmetres més projectats també amb el pressupost de 12 milions. Creació de senyalització, perdó, senyalització de dos-cents quilòmetres de noves rutes cicloturístiques i se'n van projectar quatre-cents més, a més a més de campanyes de sensibilització que es continuaven en el marc de la Setmana Europea de la Mobilitat o del Dia Mundial de la Bicicleta.

I per tant, sí hem avançat, però és evident que som molt lluny d'on hauríem de ser o d'on voldríem ser. Jo, per exemple, i coincideixo amb part de la seva intervenció, hi ha reptes importantíssims. Quan parlem de mobilitat dins de les ciutats és clar qui té la competència i qui ha de tirar endavant. I, en aquest sentit, preguntar-li, perquè a nosaltres ens preocupa, com hem vist en aquests darrers anys, on algunes ciutats han desmuntat carrils bici i, per tant, això ens genera, evidentment, preocupació.

I també l'altre gran neguit, i vostè en feia esment, és el tema de la connectivitat interurbana. Aquesta terra enmig de tothom, que acaba passant per bona voluntat o de dues administracions o tres que es posin d'acord en algun sentit en què les diputacions t'hi puguin acompanyar o, en alguns casos, la Generalitat. Per tant, vostè ja li deia tenia preguntes preparades, però les respon per elevació plantejant aquest tema de fer una llei de mobilitat de la bicicleta.

Aquí ho lligo amb un altre tema que vostè deia, que és la importància que tindria també tenir una xarxa de tren que respongués a les necessitats del país i que ens permetés una interoperabilitat entre els diferents mitjans de transport. Segurament si tu pots sortir de casa teva, agafar un transport públic, i més com el tren, i a partir d'aquí poder acabar l'últim quilòmetre que se'n diu amb bicicleta, doncs és evident que és una situació diferent. Per tant, nosaltres estariem molt d'acord en fer una llei, sempre hem plantejat, de mobilitat amb tots els mitjans a nivell de Catalunya, però evidentment esperarem la seva proposta de llei de mobilitat en bicicleta per veure exactament què incorpora i, per tant, oberts a parlar-ne, a col·laborar i a poder acompanyar.

I, en tot cas, per no haver-nos d'esperar, perquè aquí sabem el que són aquests tempos, com podríem empènyer aquest intentar acompanyar als ajuntaments a incrementar aquesta connectivitat dins de les ciutats i

Fitxer 23CTH5

especialment, com podem acompanyar en aquesta connectivitat interurbana? Com potenciem aquest fet? Insisteixo, al marge de que puguem treballar una llei de mobilitat en bicicleta, com ho fem per a curt termini no sé si cal una altra estratègia catalana de la bicicleta en paral·lel a la llei o com ho veuen vostès?

Benjamí Aguilar (representat de la Federació d'Entitats de Mobilitat en Bicicleta de Catalunya)

Molt bé, gràcies pel suport també. Segurament..., o sigui, ja hi ha una llei de mobilitat. Ara s'aprovarà probablement la *ley de movilidad sostenible* a nivell estatal i això genera uns marcs, en els que el transport per carretera, el sistema de transport públic per carretera, ferroviari, doncs, tot això ja queda recollit, ja té una consideració d'infraestructures d'interès general, però en tots aquests marcs la bicicleta no hi és. No té aquesta consideració d'interès general. Per això té sentit que hi hagi una legislació específica que equipari la infraestructura pedalable –estem parlant de mobilitat quotidiana, no estem parlant d'activitat esportiva, sinó de mobilitat quotidiana– que equipari aquesta infraestructura a la resta d'infraestructures de transport públic que existeixen, com passa a les diputacions forals basques. I, per tant, si hi ha una norma o una llei que diu que aquesta infraestructura i aquestes polítiques són d'interès general, un ajuntament no pot desmantellar una infraestructura ciclista si té aquesta consideració d'interès general. És molt més difícil jurídicament fer i desfer o, sobretot, desfer infraestructures que s'han generat, perquè allò és un bé públic compartit i no és arbitrari, diguéssim, considerar que allò és d'interès general o no. Hi ha una llei que ho determina. I, per tant, aquesta legislació específica és clau per poder posar la bicicleta al nivell que necessita per poder-se desplegar i no tenir aquestes vulnerabilitats, no?

Sabem que un procés requereix..., un procés legislatiu requereix el seu temps i, per tant, la gestió del mentrestant és molt important també. També perquè quan tinguem, si tenim una legislació, doncs tinguem més coses a punt treballades per poder desplegar, no?

Llavors, coses que es poden fer. Hi ha aspectes de governança que són importants o interessants a desplegar. Per exemple, aquesta idea de treballar de forma mancomunada les polítiques de la bicicleta, el desplegament o la planificació d'una xarxa pedalable seguint el model... El model de l'àrea metropolitana no és exportable a la resta del territori, en general, però, el model del Consorci de les Vies Verdes sí que ho és. Un sistema consorciat de municipis, Diputació –i aquí potser hi faltaria la Generalitat o en territoris potser més densos també els consells comarcals– sí que podrien ser organismes que podrien assumir la gestió, la planificació d'aquesta xarxa pedalable, com fa el consorci que gestiona i manté totes les vies. Per exemple, també la gestió del sistema d'aparcaments segurs a les estacions. Això podria tenir una gestió mancomunada i no que cada ajuntament gestioni el seu fent una licitació per un aparcament de quaranta places, que no té sentit. I, per tant, aquí hi ha un camí a recórrer important a nivell de governança.

Nosaltres hem proposat a diferents bandes que es formin aquests consorcis per poder gestionar aquesta xarxa pedalable al territori. Després també pressupost, ha sortit el tema de la formació com un lloc que es necessita pressupost per poder desplegar aquesta formació en mobilitat ciclista. L'amor en política es demostra en partides pressupostàries, ja ho sabeu, però per exemple, l'altre dia a la comissió de seguiment del Pla Específic de Mobilitat dels vallesos, clar és que com és que no s'ha reduït el volum de vehicles motoritzats? Com és que no hem reduït emissions? És que la major part del pressupost ha destinat a ampliació de la xarxa viària i la part d'infraestructura ciclista és la més petita de totes i la que menys s'ha executat de totes. S'ha d'invertir això.

Per tant, jo us diria que en tots els plans, en tots els processos de planificació i de desplegament, que es prioritzi la xarxa pedalable i que s'hi aboquin recursos econòmics i prioritat, diguéssim, a nivell temporal, perquè si no serà molt complicat que continuem avançant.

El president

Molt bé. Seguidament, el diputat...

Lluïsa Llop Fernández

President, deixi'm mig segon per respondre.

El president

Vinga, va, vinga.

Lluïsa Llop Fernández

Re. Agrair-li la resposta i, en tot cas, dir-li que no ens queda temps, però crec que també ha donat pinzellades de coses que ens semblen imprescindibles, com és tot el tema de la ciclogística, com és el tema del cicloturisme o el clúster català de les empreses de la bici, que integri verticalment tot el sector i que, per tant, insisteixo, no hi ha temps perquè donaria per molt, però crec que són tres titulars que també són molt importants a desenvolupar.

Gràcies, president.

El president

Molt bé, diputada Llop. I ara, seguidament el diputat Mijoler, en nom del grup dels Comuns, té la paraula.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. I sobretot, gràcies per la compareixença d'avui. Jo crec que és important que us puguem escoltar, però no només escoltar, sinó finalment agafar algunes de les propostes que feu i ser més proactius i proactives amb diputats i diputades d'aquest Parlament per una qüestió amb la qual coincidim. Jo crec que hem tingut oportunitat de veure'ns abans de les eleccions. Ens hem vist després. Els comuns vam assumir com a pròpies en el nostre programa electoral les deu propostes que feien des de Fem bici i, per tant, creiem molt amb el que esteu plantejant que per nosaltres ha de ser... La bicicleta és una qüestió de país. No és tant una qüestió de mobilitat única i exclusivament, sinó que és una qüestió de quin model de país volem pel futur.

Jo crec que has fet una intervenció amb el que has posat molt clar quin és el marc en el que ens trobem i el context pel qual la bicicleta no s'ha de veure única i exclusivament com un mitjà de transport, sinó que es veu també en aquest context que ens trobem d'emergència climàtica.

Agrair també la feina que feu des de les entitats. Estem veient que les polítiques de mobilitat avui es mouen o es poden canviar, sobretot des de la força que fan les entitats socials, no? Ho estem veient, per exemple, amb rodalies. I, per tant, si no hi hagués aquesta pressió social, segurament la política va molt lenta i els interessos que mouen en qüestió d'infraestructures i de mobilitat no sempre són els mateixos que coincideixen amb la ciutadania. Per tant, us encoratjo a seguir fent la vostra feina.

És veritat el que esteu dient. Jo també, des de la meva experiència personal, o sigui, trobar que quan fas el salt entre municipis, doncs de cop s'acaba un carril bici i et trobes llençat a una carretera, amb la qual circulació de camions o altres vehicles sense *arcén* molts cops i que, per tant, fa impossible que puguis desplaçar-te entre municipis.

I hi ha una qüestió també clau que no t'hi has referit i que, en aquest sentit, també et voldria preguntar. Hi ha una qüestió també de gènere. És a dir, hem de deixar que la bicicleta sigui una cosa només d'homes i a les ciutats, no? Perquè també hi ha una... Aquesta por que també es genera d'anar en bicicleta majoritàriament són les dones qui manifesten que molts cops no agafen la bicicleta per la manca de seguretat que perceben tant en trajectes urbans com en interurbans.

Jo també vull posar de manifest el que ha dit el diputat del PSC sobre l'àrea metropolitana, és a dir, quan hi ha oferta funciona, i jo crec que ens va sorprendre a tots els que estàvem al govern en aquell moment de l'àrea metropolitana amb la bicicleta de lloguer, com no crèiem que hi hauria el resultat que es va produir. I això demostra que, si es genera oferta suficient, la ciutadania està disposada a utilitzar el transport de bicicletes, sobretot amb aquesta intermodalitat i amb això que has comentat sobre l'última milla, és a dir, la bicicleta, no com un element de desplaçament íntegre, no?, sinó que sigui com a última milla, i això també superaria el fet que el transport públic actualment només, en tot cas, tolera l'acompanyar-se en bicicleta, però no ho promou. En aquest sentit, hi ha aquesta doble vessant de

promoure que es puguin transportar bicicletes amb els trens i autobusos, però també que hi hagi un sistema d'última milla que sigui prou eficient.

Una pregunta que et vull fer: Què opines sobre la gestió de la última milla pel que fa a professionals? És a dir, sempre parlem de la bicicleta com a ús de transport individual, de persones, però els professionals amb aquesta última milla de repartiment... Cornellà, per exemple, començarà aviat una proposta d'un *microhub*. També nosaltres, els comuns, hem fet una proposta d'esmena a la Llei de Comerç per tal que a les ciutats es puguin plantejar aquests *microhubs* de repartiment d'última milla. Sembla que de moment amb poc èxit, perquè la ponència sembla que no la recomanarà, però en aquest sentit sí que et preguntaria: Com veus aquest salt qualitatiu no només de la bicicleta com a ús de desplaçament personal, sinó també com a repartiment d'última milla?

I, per últim, jo t'agafo la paraula pel que fa, evidentment a les deu propostes de la FEM, però sobretot aquesta última del paraigües legislatiu. Jo crec que tenim una oportunitat. Molts dels grups aquí s'han manifestat favorables a que puguem estudiar això. Jo crec que el primer pas és plantejar una proposta de resolució. Els comuns ens oferim a agafar el text que ens plantegeu i portar-lo conjuntament amb els grups que vulguin per debatre'l aquí, aquesta mateixa comissió, i que d'aquesta proposta de resolució se'n derivin quines accions podem fer. I una molt clara és tramitar aquesta llei, si és que efectivament comptem amb majories suficients per tirar-la endavant, que ha de fer de paraigües del que després han de ser les polítiques actives del foment de la bicicleta. I et deixo que..., per si em pots contestar.

Gràcies.

Benjamí Aguilar (representat de la Federació d'Entitats de Mobilitat en Bicicleta de Catalunya)

Perfecte. Gràcies també pel suport. A les diverses qüestions que plantejaves, el tema gènere, nosaltres creiem que aquest és un indicador que és clau i és molt il·lustratiu. Allà on hi ha una infraestructura segura, separada del trànsit motoritzat, és on hi ha més diversitat de persones usuàries. Hi ha moltes més dones, hi ha infants, hi ha gent gran, hi ha adolescents que van a l'institut. Per tant, és un tema, fins i tot, ja més interseccional, que afecta de ple a la condició de gènere, però també

a la d'edat. I, per tant, en aquells països on les persones usuàries de la bicicleta són més diverses, això és un indicador que hi ha un ús quotidià, perquè les dones normalment no fan aquest ús tan esportiu com fan els homes, i de que la infraestructura es considera segura i la gent la percep com a segura. Per tant, aquest element és clau. Estem construint una xarxa pedalable que no és perquè els homes de vint a cinquanta anys surtin en licra a pedalar el diumenge. No, no estem parlant d'això. Estem parlant d'una xarxa pedalable perquè totes les persones que cada dia puguin anar a estudiar, a treballar, a la feina, a fer servir la bici per tot o per un tram del seu desplaçament, combinant-lo amb el transport públic i evitant l'ús del vehicle privat per a aquests desplaçaments quotidians, que són el gran problema que tenim a nivell d'emissions, no? Per tant, aquí una mica el plantejament seria una mica aquest.

El tema dels trens, la possibilitat de portar més bicis als trens és complexa. La solució que es fa servir a Europa, és a dir, això fa molts anys que està definit. És el BTB, bici-tren-bici, pujar bicis als trens en hora punta és poc viable, sobretot pujar-ne més de les que ja pugen ara i més també tal com tenim el sistema ferroviari, per exemple. Per tant, la solució són aparcaments de bicis segurs a les estacions, que funcionin bé i que siguin segurs, que siguin grans i que permetin cobrir una part important de la demanda. La configuració dels trens, per exemple, és important. Això triga temps a poder-se modificar, però per exemple, a Europa són molt habituals els trens amb una configuració versàtil, amb espais que en hora punta s'ocupen per passatgers, però que en hores vall, per exemple, queden disponibles per poder transportar bicicletes, amb seients abatibles i que permeten portar vint-i-quatre bicicletes en un tren de forma còmoda i ben col·locada. Això és una solució interessant per aprofitar per poder transportar més bicis en hores que no siguin punta. És una solució interessant per combinar una mica els dos usos de la bici amb el tren.

I després l'última milla, segurament la distribució urbana de mercaderies és una de les capes més ocultes, perquè les persones no la perceben potser tant, perquè molta gent està treballant o està estudiant a l'hora que es fa la distribució, que són els matins, però és un dels àmbits on es genera més emissions i on hi ha més ineficiència en la distribució, perquè totes les empreses volen portar els seus productes amb els seus vehicles fins al seu punt de destí i no hi ha cap incentivació

d'una estratègia mancomunada de l'última milla, que seria el que faria reduir molt les emissions. Hi ha el canvi modal, passar de vehicles motoritzats que estan pensats per fer transport per carretera, doncs canviar aquest mode quan entren en als àmbits urbans amb ciclogística o altres vehicles elèctrics, però després també mancomunar aquesta distribució. No té sentit que hi hagi en el mateix carrer vuit operadores de paqueteria repartint els seus paquets, quan podria haver-hi una estratègia de mancomunació on tots els paquets els gestiona un operador d'última milla en un *hub* com el que plantejaves, i en aquell carrer hi va un sol vehicle i porta el de tothom.

Això, sense una regulació, sense un impuls públic, no es podrà fer, perquè les operadores, per iniciativa pròpia, no hi entraran en això. I després hi ha les operadores de paqueteria, però després hi ha molt transportista d'una escala més petita on també li pot anar bé, això, perquè té molts problemes per poder repartir en l'àmbit urbà, potser no es pot electrificar la flota i si hi ha una solució d'última milla li podem resoldre el problema i fer aquesta última milla molt més eficient i reduir molt l'impacte en l'àmbit urbà. Per tant, em sembla una superbona iniciativa que estigueu plantejant això i us animem a tirar endavant.

Sabem que és complicat perquè no hi ha molts precedents. Tenim el precedent de Vitòria, que és interessant. Esplugues també està treballant molt amb això i alguns altres municipis de Catalunya també estan intentant fer passos. Valladolid també vol fer ara un *microhub* i si Cornellà se suma a això pot ser molt interessant i animar a la resta de ciutats que vulguin fer un pas endavant en la millora de la distribució urbana de mercaderies a plantejar la ciclogística com una part de la solució.

El president

Molt bé. I seguidament donaríem la paraula al diputat Cornellà en representació de la CUP. Quan vostè vulgui.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies, president. Bé, benvingut a aquesta comissió i gràcies per les seves explicacions. Evidentment, doncs, compartim les propostes que avui ens ha fet aquí i ens agradaria, aviam si poguéssim ser de manera resumida, que valorés –ja ha dit que no s'ha complert la majoria d'objectius– però el que sí que es valorés a l'Estratègia

Catalana de la Bicicleta, que com ha dit vostè finalitza aquest any 2025. I ho dic perquè portàvem vuitanta

Fitxer 23CTH6

accions i, si aquest document es vol arribar a repetir, s'hauria d'analitzar molt bé fins on hem arribat i què hem aconseguit, perquè era un document que estava molt bé, realment. Vull dir, tu llegeixes l'estratègia i els pilars principals, són correctes i els compartim, però després l'execució en tots aquests anys ha estat bastant minsa.

I ho dic perquè, per exemple, l'altre dia sortia la consellera Paneque a Celrà, municipi d'on vaig ser alcalde i posava de gran exemple el carril bici a Celrà-Girona, no?, com a exemple de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta. I dius, escolti, em sembla molt bé que posi aquest exemple, però el projecte el va fer l'Ajuntament de Celrà treballant conjuntament amb el Consorci de Vies Verdes i després, quan es va perdre el PUOSC perquè hi va haver la pandèmia pel mig, problemes amb Renfe, etcètera, ho va assumir la Generalitat. El conveni una part, mig milió dels 2,7 milions que costa, mig milió el va assumir l'Ajuntament de Celrà, que això és molts diners per a un ajuntament tan petit, i l'altra part ho va assumir l'Ajuntament, en el Govern d'Esquerra Republicana, que ara ha traspassat al Govern actual amb la consellera Paneque. És clar, i ens venen com a exemple aquest projecte. Bé, aquest projecte ve de fa deu anys. Fa deu anys que l'Ajuntament de Celrà s'ha barallat amb tothom per aconseguir que això tiri endavant. I finalment, per una qüestió econòmica, bàsicament es traspassa a qui té més competències i més poder econòmic.

Però posar l'exemple d'una cosa que, de fet, han fet l'Ajuntament de Celrà, bàsicament amb el Consorci de Vies Verdes, ja ens diu que no tenen massa clar aquesta estratègia. Al final, el que es ven és: Aquests han fet això. Ara diguem que això és l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025, que ja ens sembla bé. Ens és igual, perquè l'objectiu final és que hi hagi aquest carril bici per unir el nostre poble amb Girona, que és importantíssim.

Però després, era el que dèiem, després queda totalment desconnectat per anar cap a cap a l'Empordà. Bé, desconnectat del tot no, perquè es poden utilitzar camins rurals del pla, etcètera. Però, però que no hi ha una estratègia clara i, al final, són moltes iniciatives municipals que... I això passa a Celrà i a molts municipis, que els municipis tiren endavant projectes per la necessitat pròpia i després sembla que la Generalitat s'hi sumi, a l'estratègia aquesta catalana de la bicicleta.

Però s'hi ajunta després de que la iniciativa sigui municipal i això ja ens diu que aquesta estratègia no va prou bé, perquè jo entenc que hauria de ser a l'inrevés, de dalt cap a baix, no? De què volem anar unint? Quina feina volem fer aquests propers anys d'anar ajuntant els municipis? I no pas que al final vingui de baix cap a dalt, que també està molt bé. No ho criticaré, perquè evidentment acaba anant així, perquè si no, no tindríem carril bici, no? Un projecte que ha costat molts milers d'euros i que l'ha pagat el propi Ajuntament. I re, doncs això.

Referent a la PR, jo penso que ara està bé, jo també ho comparteixo, que estaria bé fer una PR, però amb els tempos que fa aquesta comissió potser deixem-ho córrer per fer una PR perquè ja ens n'anirem a finals de legislatura quan la aprovem o quan arribi a debat i votació. Potser millor, si tenim clar, hi ha una majoria parlamentària que estem d'acord amb que hi ha d'haver una llei, doncs potser comencem a treballar directament per la llei i no... No perquè no la vulgui fer. És que la realitat se'ns menja. I una proposta que puguem fer d'aquí uns dies, aquí pot arribar d'aquí a un any a debat i votació, com altres exemples tenim per desgràcia.

Per tant, nosaltres ens comprometem amb aquesta llei a treballar-la. I si hi ha una majoria parlamentària, que vull pensar que sí, que crec que sí, doncs posem-nos a fer la feina i que pugui ser una realitat aquesta legislatura, perquè si no, pel que pugui passar al final, van passar les legislatures i les estratègies s'aproven, però no avancen. I, per desgràcia, també hi ha lleis que s'aproven i no avancen. Esperem que aquesta no sigui el cas.

Gràcies.

Benjamí Aguilar (representat de la Federació d'Entitats de Mobilitat en Bicicleta de Catalunya)

Molt bé. Gràcies també pel suport. Nosaltres sí que creiem això, l'Estratègia Catalana de Bicicleta és un bon document. Al seu dia va ser... A més a més, també amb una bona participació dels agents socials vinculats a la bicicleta. El que té el problema que no s'ha desplegat al nivell que hauria d'haver-se desplegat. I nosaltres precisament d'aquesta lectura en fem el plantejament de que ens falten instruments per desplegar les polítiques i perquè els conceptes, les idees, hi són, però no hem tingut la capacitat per poder-ho desplegar. Per tant, hem de generar instruments que ara no tenim per poder fer aquest desplegament de les coses que planteja l'Estratègia Catalana de la Bicicleta.

És una estratègia que no té una aprovació parlamentària, per tant, és una cosa molt del Departament de Territori, que depèn molt de qui hi hagi al departament, se la faci seva i, per tant, això també li dona molta vulnerabilitat, en l'itinerari que pot durar, que va passant diverses legislatures. I sí que, és clar, el ritme de desplegament. Parlàvem abans d'aquests dotze, divuit, vint-i-quatre quilòmetres que s'hagin pogut fer, que els que estem parlant, que una xarxa pedalable a Catalunya pot ser que estiguem parlant de vuit mil, deu mil quilòmetres. Quants anys trigarem a tenir una xarxa a aquest ritme de desplegament? Que aquí hi ha bona part de xarxa que potser és àmbit urbà i que ja està feta. Però és que a l'ordre de magnitud no estem al nivell que hauríem d'estar per poder plantejar que en els propers vint anys puguem construir una xarxa que pugui estar més o menys operativa i pugui funcionar a quinze o vint anys vista. I, per tant, calen instruments que ara no tenim i per això creiem que la llei és imprescindible per poder avançar i per poder disposar d'aquests instruments, no?

I també una inversió que potser, jo què sé, doncs estem parlant de 60-80 milions d'euros anuals per desplegament d'infraestructures ciclista. Estem parlant de... Perquè és que, si no, és impossible fer un desplegament d'aquesta magnitud i que són quantitats que es gasten en altres tipus d'inversions en xarxa viària sense masses problemes, no?

Llavors també parlaves d'aquest tram de connexió a comarques gironines. Clar, aquí també hi ha un consorci que ajuda a planificar tots aquests trams i que té projectes redactats i que quan arriba finançament, oportunitats de finançament extern,

europèu, doncs ja té els projectes a punt. Clar, dèiem: On se'n va el setanta per cent del finançament dels FEDER en temes d'infraestructura ciclista? A Girona. I com és que passa això? Doncs perquè hi ha una estructura, un organisme que planifica, que té projectes, que té equip tècnic. El Consorci de Vies Verdes de Girona és l'administració pública, amb la Diputació de Girona, és l'administració pública que té més persones dedicades a les polítiques de mobilitat en bicicleta. Em sembla que són dotze o catorze. No hi ha cap administració a tota Espanya que tingui tantes persones en una oficina de la bicicleta. La Generalitat de Catalunya té una oficina de la bicicleta amb una persona. Després hi ha gent al Departament de Territori que també dibuixa infraestructura, però l'oficina és una persona. Així, el ritme de desplegament no, no, és impossible, no?

Per tant, no cal... És a dir, no podem preveure que les inversions que s'han de fer en infraestructura ciclista les hagi de fer la Generalitat de la manera que les ha estat fent fins ara, perquè arribem a vint-i-vuit, trenta, cinquanta quilòmetres a l'any com a molt. I això és millor que res, però no ens serveix pel que volem fer. Per tant, s'han de estructurar estratègies al territori que puguin ser proactives, que puguin planificar i que puguin canalitzar finançament i que ho puguin fer de forma més estratègica i no tant d'aquesta manera tan puntual.

I el tema de la resolució, sí, és molt lent. Jo entenc que no ens va malament tenir una resolució aprovada de forma majoritària, però el que no faria seria esperar-me a que s'aprovi la resolució per iniciar un procés d'iniciativa legislativa. I, per tant, avançaríem les dues coses en paral·lel i no perdre temps esperant.

El president

Molt bé. I seguidament, la diputada del PP, Eva García, té la paraula.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor president. Gràcies, senyor Aguilar, per la seva compareixença, per l'exposició de la feina que feu i per tota la feina que esteu fent. Nosaltres no incidirem més en el tema que heu plantejat sobre la xarxa pedalable, sobre la llei de la bicicleta, també sobre la moció..., la proposta de resolució, com es deia, quant als terminis, perquè arribat el moment, participarem i intentarem construir també des d'aquesta nova nostra participació.

Jo l'he escoltat, senyor Aguilar, amb molt d'interès, com no pot ser d'una altra manera. Però clar, quan penses d'aquesta comissió, per exemple, el noranta-cinc per cent, jo crec que aquest matí no hem tingut l'oportunitat o la sort d'arribar a aquest parlament amb una bicicleta. Doncs perquè els que tenim deu, vint, trenta, quaranta o cinquanta quilòmetres de distància, el meu company de Reus que té prop de cent quilòmetres, doncs clar, jo no el veig arribant al Parlament de Catalunya en bicicleta. Però en qualsevol cas, en qualsevol cas, els treballadors, els autònoms que aixequen l'economia catalana, jo tampoc els imagino arribant a la feina en bicicleta. Però en qualsevol cas, ho repeteixo, com a intencions, com a filosofia està molt bé.

Jo, per no incidir més en aquestes qüestions que vostè ha plantejat inicialment, jo sí que volia abordar i concretar especialment, sobretot amb el tema de la planificació i de la construcció i de l'efectivitat dels carrils bicicleta, no?, especialment en ciutats amb una demanda, diguem-ne, com a mínim qüestionable, com pot ser la ciutat de Barcelona. Volíem saber, senyor Aguilar, doncs quina és la demanda real de ciclistes. I si aquests carrils bicicleta que s'han construït darrerament són utilitzats de manera significativa pels ciutadans o bé resten infrautilitzats, com crec que és el nostre posicionament, i crec que deu ser també bastant a prop de la realitat.

També volem disposar de dades concretes sobre el percentatge d'ús diari d'aquests carrils i sobre l'impacte real que tenen aquestes infraestructures en la mobilitat quotidiana. Perquè una cosa és els dies laborables, de dilluns a divendres en horari diürn, i altra cosa és els caps de setmana i dies festius, que la seva utilització pot ser diferent, però en qualsevol cas volia conèixer la seva opinió. I també sobre els criteris tècnics que s'apliquen als diferents ajuntaments per determinar, precisament, la necessitat de construir aquests carrils bicicleta en zones a vegades complicades, a vegades amb carrers estrets, a vegades amb nuclis antics densos i a vegades també amb carrers amb una pendent. I, per tant, si consideren vostès que aquesta inversió està justificada des del punt de vista de la mobilitat efectiva i especialment de la reducció del trànsit motoritzat. O a vegades també poden ser amb una finalitat mediàtica o política del govern de torn i, per tant, conèixer quina és la seva opinió.

Algun grup també feia referència abans, i jo també en faré, al tema de la seguretat i la funcionalitat d'aquests carrils, especialment en trams discontinuïtats o amb connexió insuficient. Volia també conèixer, si us plau, quin és la seva opinió. I per acabar, quines són les alternatives i les millores que proposen per incrementar, precisament, aquest ús de la bicicleta en ciutats amb una demanda baixa o molt baixa, més enllà de la simple construcció de més i nous carrils. Creuen vostès que és més efectiu prioritzar zones d'alta densitat de desplaçaments habituals, com escoles, polígons industrials i nuclis residencials, abans que a trams destinats al turisme o en zones amb un ús diguem-ne baix de les bicicletes? Resto a l'espera de les seves respostes.

Gràcies.

Benjamí Aguilar (representat de la Federació d'Entitats de Mobilitat en Bicicleta de Catalunya)

Molt bé. Gràcies també per la seva aportació. A veure, jo crec que abans hem comentat una mica el fet de poder fer servir la bici com una opció de mobilitat quotidiana. És evident, s'entén que una persona que ha d'anar a treballar i que ha de fer vuitanta quilòmetres no podem preveure que faci vuitanta quilòmetres en bici cada dia per anar a treballar. I, per tant, penso que l'opció alternativa a l'ús del vehicle privat sí que pot ser una combinació de bicicleta i tren. Si el sistema ferroviari funciona bé, això és la fórmula que es fa servir a tota Europa, i sí que es pot fer. Si algú no ho fa, entenc que és perquè considera més còmode altres opcions, com agafar el cotxe des de casa i venir en vehicle, si pots aparcar, que entenc que m'imagino que com a persones diputades teniu opció d'aparcament aquí al Parlament, no ho sé, però probablement teniu un aparcament reservat. La resta de la ciutadania això no ho té. I si hagués de buscar un aparcament per aparcar el vehicle aquí l'estona que hauria d'afegir o els costos que hauria d'afegir, potser no li sortirien, començaria a no sortir a compte. I, per tant, l'opció de poder fer servir la bici per anar fins a l'estació, si no viu en un nucli urbà proper a l'estació, i venir amb tren, podria ser una alternativa i, per tant, l'opció hi és.

Es pot fer servir o no i pot suposar una despesa temporal més alta, probablement, però, la circulació amb cotxe també està molt congestionada als matins. Per tant, jo

us diria que pràcticament segurament tothom o bona part de les persones que esteu aquí, si volguéssiu venir amb transport públic més bicicleta, ho podríeu fer. Un cop arribeu a Barcelona, teniu un sistema de bici pública que us deixa a qualsevol estació i que us pot portar fins al Parlament, diguéssim. Per tant, això és una opció.

Crec que també cal trencar els estereotips de la bicicleta com una cosa vinculada a les esquerres, a classes populars, a persones amb poc poder adquisitiu. Això no és la bicicleta com funciona Europa. La bicicleta a Europa té una gran transversalitat política i és habitual trobar-se al Parlament, al consell d'administració, la gent arribant en bicicleta a la feina, amb americanes, amb vestits, amb tot el que faci falta i que poden ser autònoms o poden ser empresaris o poden ser qualsevol persona que va a treballar. Això és un escenari habitual que tenim en moltes ciutats europees. I, per tant, hem de fer un salt en aquesta assignació cultural o estereotipada de la bicicleta.

Mira, passo a dir països europeus on hi han hagut partits de dretes o liberal, centredreta, dretes, que han governat amb polítiques actives

Fitxer 23CTH7

temes de mobilitat en bicicleta. Dinamarca, Països Baixos, Àustria, Alemanya, Regne Unit, Luxemburg o Finlàndia han tingut partits de dretes que han liderat polítiques de mobilitat en bicicleta. Per tant, no hi ha un espectre polític que sigui el vinculat a la bicicleta, sinó que tots poden tenir-ho, d'acord?

A nivell de dades, clar, nosaltres no som l'administració pública. Nosaltres ni recollim, ni proveïm, ni disposem de les dades. Això són... Les dades d'ús de la bicicleta i la infraestructura és informació pública, que està disponible moltes vegades com a dades obertes i que es poden consultar i que hi podeu veure, sobretot amb tot aquest increment de sistemes de dades. Ara, la nova llei de mobilitat a nivell estatal preveu un espai de dades de mobilitat, un espai integrat de dades de mobilitat, on totes les administracions –que això ve d'Europa– on totes les administracions hauran de començar a proveir dades relacionades amb tots els sistemes de transport, també la bicicleta. Per tant, tots els sistemes de comptatge de persones que passen per la

infraestructura seran claus per poder determinar l'ús que es fa de la bicicleta. I la percepció que tenim les entitats usuàries és que quan hi ha infraestructura la gent la fa servir. Si la infraestructura està prou ben feta, la gent la fa servir. I les dades normalment així ho demostren, amb increments d'usuaris de persones usuàries quan hi ha una bona infraestructura. Hi ha molt pocs exemples d'infraestructura que estigui una mica ben feta i que no funcioni.

Amb el tema de la qualitat, que també parlàvem abans, de la seguretat, és clar, que un tècnic municipal d'un ajuntament de quinze mil o vint mil habitants tingui tots els coneixements necessaris per poder fer canvis, a més tècnics de mobilitat, de territori, de dos o tres coses, és probable que no tingui els coneixements per fer un carril bici de qualitat. Una llei de mobilitat en bicicleta té vinculada un manual tècnic o una tipologia, una especificació de com és aquesta infraestructura, quins criteris de qualitat s'han de seguir i, per tant, això ajudaria a que hi hagi uns estàndards més unificats per a tothom sobre aquesta qualitat de la infraestructura.

I a nivell de solucions tècniques, doncs, la idea és que quan els carrers són amples es pugui fer una infraestructura separada i perquè els vehicles amb motor poden anar més ràpid i els vehicles poden anar més a poc a poc. I quan no hi ha espai suficient, un espai centric, s'han de fer polítiques de pacificació que permetin una convivència a baixa velocitat entre els diferents modes. Diguéssim, les solucions estan inventades i el tema seria també, per poder prioritzar inversions, basar-nos en la demanda potencial que poden tenir aquelles infraestructures. Ens sembla un criteri bàsic per poder decidir on prioritzem les inversions, no?

El president

Molt bé. I per acabar, el senyor Bello en representació de Vox.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Por mi parte, tan solo agradecer al compareciente sus explicaciones.

Muchas gracias.

El president

Molt bé. Miri, senyor Benjamí, li donaré dos minutets de regal de Nadal, de fer una intervenció de comiat, com li vulgui dir. Dos minutets, vinga!

Benjamí Aguilar (representat de la Federació d'Entitats de Mobilitat en Bicicleta de Catalunya)

Molt bé. Doncs una mica com a resum. Sí que constatem una predisposició d'un grup important, o sigui, d'un conjunt de grups amb possibilitat de poder desplegar una iniciativa legislativa d'aquest tipus. Per tant, els instem tant a la resolució, que seria com un pas previ, o en paral·lel com en poder plantejar l'inici d'una iniciativa legislativa en aquesta línia. Creiem que pot ser molt positiva i que pot suposar un abans i un després per a les polítiques de mobilitat en bicicleta, que en realitat serà en favor de tot el sistema de mobilitat del país. I, per tant, els instem a que això pugui tenir un recorregut en aquesta mateixa legislatura. Creiem que hi ha temps suficient per a que això pugui fer-se.

Ens posem a la seva disposició per tot el que pugui caldre amb tot el treball que hem fet d'esborrany, d'anàlisi d'altres marcs normatius per poder-ho fer. Això per una banda, i després la gestió del mentrestant. Sabem que els pressupostos són complicats, sabem que hi ha molts equilibris i dificultats, però sí que aquí, en temes que estan en aquest moment sobre la taula, com el tema de la formació en mobilitat ciclista, poder preveure que hi hagi per als propers pressupostos partides disponibles per poder finançar aquesta formació a centres educatius o per impulsar polítiques de mobilitat en bicicleta en general, també seria una qüestió interessant.

Un criteri general seria que, com a mínim, un deu per cent de les inversions i de la despesa que es fa en mobilitat es pugui destinar a mobilitat en bicicleta amb els diferents tipus d'actuacions. Per tant, facin números. Des de la Comissió poden tenir aquests números una mica més per la mà i pensin quines partides s'haurien de preveure a uns pressupostos generals, els pressupostos a nivell de Generalitat, per poder donar un bon suport al desplegament de les polítiques de mobilitat en bicicleta.

I res, els deixem, els farem arribar... Ara tindrem una estona. No sé si ara continuen amb una altra compareixença. En qualsevol cas, estem a la seva disposició. Ens quedarem una estona per si en alguna pausa voleu contactar o el que sigui. La majoria de persones de grups tenim el contacte fet, per poder després fer-vos arribar

tota aquesta documentació que hem treballat i per poder iniciar un procés col·lectiu o amb els diferents grups interessats per avançar en aquesta línia.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, senyor Benjamí Aguilar. En tot cas, la compareixença acaba aquí. Disposen o podrà disposar de correus electrònics o de telèfons dels diferents grups. Agrair-li el to i la seva intervenció i res, desitjar-li molta sort.

I ara seguiríem amb la comissió, amb els diferents punts corresponents. Fem dos minutets per si... Sí? Pel que correspongui? Doncs vinga, dos minutets d'aturada. *(Pausa.)* Dos minuts, però, eh?

La sessió se suspèn a... i es reprèn a...

El president

Donem inici al punt 16,

Proposta de resolució sobre la represa de les obres a l'aparcament de l'estació del tren d'alta velocitat del Camp de Tarragona a la Secuita

250-00337/15

...que és proposta de resolució sobre la represa de les obres de l'aparcament de l'estació del tren d'alta velocitat del Camp de Tarragona a la Secuita. Hi ha desembarcament de diputats del Baix Camp i del Camp de Tarragona. I, per tant, donaríem la paraula al diputat Huguet, que en representació del Partit Popular i com que ha presentat aquesta proposta, tindrà la paraula per un temps de tres minuts. Senyor Huguet.

Pere Lluís Huguet Tous

Moltíssimes gràcies, president! Bé, presentem aquí una proposta de resolució que es va presentar al febrer i els hi puc assegurar que durant molts dies la nostra

portaveu en aquesta comissió, inclús ahir mateix, anàvem parlant de si la retiràvem o no la retiràvem, perquè pensàvem que això ja estaria solucionat. Ho repeteixo, la vam presentar al febrer i, per tant, creiem que amb el temps que ha passat estaria jugant, però resulta que no està solucionat.

Mirin, els hi costa moltes vegades, els hi costa molt dir la veritat. Venen allà a Tarragona i ens expliquen sempre que faran inversions i que faran, però no ens diuen la veritat. Va vindre el conseller. Hi va haver un acord, que ens n'alegrem moltíssim que hi hagués aquell acord, i ens van dir: «En quinze dies s'inicien les obres». Quinze dies i amb un mes estaria finalitzat. O sigui, ara estaria ja finalitzat i a data d'avui encara no s'ha mogut una pedra. Per tant, els que estem acostumats a tractar amb la contractació administrativa sabem que amb quinze dies no es constitueix..., no es poden fer els contractes administratius, però no obstant vam estar esperant, esperant que efectivament sí que es posessin les obres en marxa. Però, bé, han passat els quinze dies. Ha passat un mes i segueixen sense continuar les obres. Esperem perquè a més, ara ja ens han dit que les obres començaran..., segons uns, o sigui segons el conseller a començaments de desembre; segons Adif, a finals de desembre. Ja veurem quan comencin les obres.

Però per tant, entenem que si bé hi ha hagut un acord, com que les obres no han començat, doncs creiem que és convenient mantindre aquesta proposta de resolució. Mantindre la proposta de resolució, perquè efectivament es faci aquest pàrquing provisional, fins que... Sí que podríem dir que si ara l'haguéssim de tornar a fer, ampliarem el contingut d'aquesta proposta de resolució, perquè des del febrer a ara han passat coses que ens agradaria introduir i que ja els anticipo que ho presentarem amb una altra proposta de resolució, perquè ara resulta que faran aquest pàrquing provisional i després faran un altre pàrquing que sembla ser que farà l'Ajuntament de la Secuita i que, a més, serà en règim de concessió i que diuen que serà *low cost*.

I a més, després es prohibirà l'aparcament a tot l'àmbit on s'aparquen ara els cotxes. O sigui que estem parlant de que tindrem un pàrquing d'alt cost, o sigui el de Saba, el que hi ha a l'estació, un de suposadament *low cost*, però ja no podrem aparcar gratuïtament. O sigui, és que ja... I crec que els ciutadans no podrem aparcar

gratuïtament. (*Remor de veus.*) O sigui, anem a veure... Si em deixen continuar o volen intervindre? Doncs moltíssimes gràcies. Jo no em poso nerviós. Són vostès, els que m'estan interrompent.

O sigui, tenim una situació que els ciutadans de Tarragona, al tindre una estació que està fora de l'àmbit urbà, no podem aparcar i hem d'aparcar al costat de la carretera, amb un risc que és el que està passant, de que robin els cotxes i que hi hagi un risc a la seguretat. I ara la solució que tindrem és un pàrquing provisional gratuït, però només serà provisional fins que hi hagi un altre pàrquing de pagament. Des del Partit Popular el que reclamem és que hi hagi un pàrquing gratuït, un pàrquing gratuït perquè ja n'hi ha un de pagament. Ja n'hi ha un de pagament a l'estació. I ara en tindrem dos de pagament? Els ciutadans de Tarragona volem accedir ja

Fitxer 23CTH8

a una estació, que ja sabem que no està en l'àmbit urbà i que, per tant, no podem aparcar als carrers. No podem aparcar més que..., només podrem aparcar als pàrquings de pagament. Bé, si això és el que volen vostès, doncs des del Partit Popular, nosaltres presentem una altra proposta de resolució en la qual demanem un pàrquing gratuït a l'estació del Camp de Tarragona.

Bé, doncs aquesta és...

El president

Hauria d'anar acabant.

Pere Lluís Huguet Tous

Sí, acabo. Bé, doncs, creiem que si ja està solucionat i ja es fa el pàrquing, no hi cap problema també en aprovar aquesta proposta de resolució, que l'únic que diu és que fem aquest pàrquing provisional de cent deu places i que incrementem el pàrquing provisional que hi ha en aquests moments, que hi hagi una seguretat. Seguretat, per cert, que ara diuen –acabo– seguretat que ara diuen, el conseller va dir l'altre dia que incrementaran la seguretat. En aquest Parlament, al juliol es va aprovar una

moció, una proposta de resolució que demanàvem l'increment de la seguretat de l'estació del Camp de Tarragona, que no s'ha produït. Ara l'hem de fer?

El president

Molt bé, senyor diputat.

Pere Lluís Huguet Tous

Per tant, aquesta és la proposta de resolució del Partit Popular.

El president

Gràcies, diputat Huguet. I seguidament, i com a grup esmenant, té la paraula el diputat Bondesio en representació del PSC. Diputat, quan vostè vulgui.

Alberto Bondesio Martínez

Gràcies, president. Vaig allò per dates i ser breu i concís. El passat 15 d'octubre el Govern de la Generalitat arriba a un acord pel desenvolupament amb Adif per tal de fer un aparcament provisional, gratuït i vigilat promogut per Adif per capacitat de cent deu vehicles, i també s'inicia un conveni entre la Generalitat i Adif per tal d'adequar el vial d'accés i per assolir la titularitat i el manteniment de la via, creant la rotonda, bé, una rotonda des de Perafort fins a l'estació. Quinze d'octubre, la setmana passada, s'inicià el procés de contractació per via urgent per tal de crear aquest aparcament per part d'Adif. I, en paral·lel, el Govern de la Generalitat, conjuntament amb l'Ajuntament de la Secuita i també amb la Diputació de Tarragona, impulsarà la construcció d'un vial –demanda històrica també de la Cambra de Tarragona– per tal de connectar la carretera TP-2031 a l'estació del Camp de Tarragona, amb cofinançament per part del Govern de la Generalitat i la Diputació.

Em fa molta gràcia que parli ara de quinze dies o d'un mes, quan aquí portem vint anys amb una estació que ha tingut una situació enrocada en vint anys, amb cinc consellers de Junts, amb uns quants anys també de la presidència de la Diputació per part de Junts i vuit anys del govern del PP. I, miri, d'aquests vint anys i de tota aquesta situació en els últims deu, amb un any i mig, quatre noms propis, com apuntava el *Diari de Tarragona*: el conseller Dalmau, la consellera Parlón i la consellera Sílvia Paneque. Amb un any i mig i a més a més, no només amb la amb el desbloqueig d'aquesta situació, sinó a més a més, conjuntament amb el territori,

amb la Diputació de Tarragona, presidida per Esquerra Republicana. I per tant, jo els diria que davant d'aquesta proposta de resolució que ens presenten, doncs si... i més aquesta que li deia a vostè el mes de juliol, si en els últims vint anys haguéssim posat la mateixa èmfasi en executar obres els uns i els altres que en l'últim any i mig fent no sé quantes propostes de resolució, una altra cançó ens hauria sonat als habitants del Camp de Tarragona.

Així que si ens accepten aquesta petita esmena del punt primer els avancem que els hi votarem a favor dels dos punts, perquè no només a nivell de propostes de resolució, sinó perquè amb l'execució és com es fa política per a les persones i també per millorar la mobilitat al Camp de Tarragona.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputat Bondesio, moltes gràcies. I seguidament tindria la paraula el diputat Jordi Bertran en nom de Junts per Catalunya.

Jordi Bertran i Luengo

Moltes gràcies, president. Bé, nosaltres vam defensar i es va aprovar en aquest Parlament l'habilitació d'un aparcament de superfície i de *low cost* en els terrenys de l'Ajuntament de la Secuita, no en els terrenys d'Adif i de 650 places. Això es va aprovar el mes de juny, es va aprovar el mes de juny. Jo ja sé que el Parlament va tard. Jo fa quatre dies que he arribat amb el tema de la política. A mi em fa molta gràcia quan es parla de Junts de fa vint anys. A mi, com si volen parlar de Convergència.

Jo li dic com a ciutadà afectat. O sigui, els ciutadans afectats cada dia, d'aquestes converses i d'això que estan veient ara, se'n deuen riure, per no dir que els deu de fer pena, la imatge que estem donant aquí. Aquesta solució que se'ns proposa ara, pels ritmes que porta al Parlament, és evident que és extemporània totalment. Nosaltres el que demanem és que el Govern apliqui totes les mesures aprovades a la moció que es va fer el mes de juny, de la qual l'única que es pot concretar és que s'han retirat els quatre vehicles cremats, perquè el diputat que està aquí va fer un vídeo que va posar vermell a algú, algú que estava passejant per allà i es van

baixar... No es pensin que s'han retirat a algun lloc allò. No, no, si estan retirats al carrer de baix, per tapar la imatge. Això és el que s'ha fet a l'estació del Camp de Tarragona, eh? Això és el que s'ha fet.

Per tant, senyor Bondesio, entenc que el PSC vagi a remolc del que es vagin fent les coses, però procurin anar a remolc a punt per punt. Perquè si mirem la carta que la senyora Paneque ens ha enviat, podem repassar d'una manera bastant diferent el que vostè aquí afirma. Per una banda, que la Generalitat ha dit que farà una rotonda, perfecte. No farà el pàrquing, la Generalitat, el pàrquing final. El farà l'Ajuntament de la Secuita! Això ho diu la seva consellera aquí, que la Diputació i la Generalitat faran unes millores en uns accessos. Que miri l'hemeroteca, que vostè podrà comprovar que la mateixa Generalitat ja havia dit que aquest vial era seu. I de la resta de peticions que afecten el dia a dia dels usuaris per anar en autobús, sap què diu la senyora Paneque de les línies d'autobusos? Al plenari va dir que la concessió a partir del 2028 tot estaria..., s'estudiaria i es faria. Ja ens ha dit per escrit que les freqüències són perfectes. Això ho ha dit per escrit –malament– i la resta de freqüències per arribar a Barcelona ha dit que això ho passa a Madrid. Mentrestant, el secretari de Mobilitat, que és del seu partit i que està a Girona, el que fa és queixar-se de la mobilitat de Girona a Barcelona, és a dir, posin-se d'acord una mica per coordinar les coses.

En aquest cas, el desconeixement que vostès tenen és tot plegat. En aquesta mateixa... En aquesta carta, vostès ens diuen, la senyora Paneque ens diu que es poden recarregar els títols d'abonament dels autobusos en els autobusos. L'altre dia a les andanes de Tarragona, la gent se'n reia llegint la carta de la senyora Paneque i després diu que el sistema és fantàstic.

Miri, de denúncies com aquestes contra l'empresa concessionària, en farem tantes com convingui als usuaris, perquè això no funciona. Amb el diputat Huguet, entenc que això s'ha fet fora de temps pels ritmes de tal i nosaltres el que farem és abstenir-nos, perquè creiem que ja es va aprovar una altra cosa. Però el senyor Bondesio, en aquest cas, ens trobaran de cara a nosaltres, però per estar al costat dels ciutadans.

El president

Vaig acabant, diputat Bertran.

Jordi Bertran i Luengo

Gràcies.

El president

Molt bé. Moltes gràcies, diputat. I seguidament en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula la diputada Irene Aragonès. Quan vulgui, diputada.

Irene Aragonès Gràcia

Gràcies, president. Doncs bé, des d'Esquerra Republicana celebrem, celebrem que aquesta proposta de resolució hagi quedat atemporal, hagi quedat obsoleta. I, diputat Huguet, d'iniciatives demanant el que demana la seva proposta, se n'han fet un fotimer. És a dir, ho dic perquè sembla que vostè ens porti aquesta proposta de resolució. Sí que és del febrer o març, però aquí cada grup parlamentari, evidentment, i a més a més, des del territori, no?, hem defensat aquesta reivindicació. Aquestes obres d'aquest aparcament perquè sigui un aparcament digne per als usuaris de l'alta velocitat a l'estació del Camp de Tarragona i, per tant, venim, venim de lluny i molt lluny.

Per fi, tenim desencallada la problemàtica, que durant anys ha provocat aquesta inexistència d'un pàrquing, d'un aparcament alternatiu i sobretot també en els accessos, perquè no oblidem que també s'arreglarà el tema de la descongestió del trànsit. Per tant, el projecte d'aparcament tirarà endavant. Després d'aquesta reunió resolutiva, que es va produir la setmana la setmana passada a quatre bandes, entra aquí un paper important de la Diputació de Tarragona, la Generalitat, l'Adif i l'Ajuntament de la Secuita.

I jo més, més enllà que cadascú escombri cap a casa i se sentin a vegades segons quins retrets que penso que no pertoquen, el que sí que jo vull fer és un reconeixement a un dels principals responsables de que aquesta situació per fi s'hagi desbloquejat. Perquè més enllà de sigles i més enllà de colors polítics, tal com diu la portaveu de Dignitat a les Vies, l'Anna López, sí que hem de fer un reconeixement, perquè penso que és de justícia reconèixer la feina incansable de perseverança de l'alcalde de la Secuita, l'Eudald Roca, conjuntament també amb l'alcalde de Perafort,

perquè han fet una lluita exemplar, de no renunciar, de defensar de forma decisiva els drets dels usuaris que tenim al territori del Camp de Tarragona. I ho ha fet, a més a més, més enllà del seu municipi, no? Ho ha fet des d'aquesta mirada en gran, de visió de tot el territori.

Per tant, estarem amatents a que Adif compleixi els terminis fixats, l'acord d'execució, que evidentment fem tard, però aquesta reunió ens dona molta esperança. Ho seguirem de molt a prop, perquè no és un privilegi, sinó que és una qüestió de drets i d'equitat territorial.

El president

Molt bé. Moltes gràcies, diputada Irene. I seguidament té la paraula el diputat Bello, en nom de VOX.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Bien pues teniendo en cuenta o a pesar de la situación un poco extemporánea que ha quedado esta propuesta de resolución por la propia dinámica parlamentaria, desde el grupo de VOX votaremos a favor.

Gracias.

El president

Moltes gràcies, diputat Bello. I seguidament el diputat Mijoler, en nom dels comuns. Té la paraula, diputat.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bé, tornem-hi. Vull dir que crec que és un tema que hem tractat reiteradament en aquesta comissió. S'han fet tots els plantejaments, tots els retrets, que també tocaven, no? Però jo vull aprofitar per recordar que el problema que tenim al Camp de Tarragona no és només que faltin places d'aparcament. El problema és el model. Un model d'una estació d'alta velocitat que es va construir lluny de les ciutats, enmig del no-res, sense planificació seriosa de l'accessibilitat al transport públic. Un model que el que entén és la successió d'infraestructures que es fan de forma aïllada, una autovia aquí, una estació allà, però que no es pensa mai en cap

moment amb una xarxa integrada per permetre que la gent es mogui sense haver de dependre sempre del cotxe privat. Aquest és el model del Partit Popular.

Ara bé, també cal ser clar. Ens han parlat de responsabilitats d'Adif i del Ministeri, però les responsabilitats locals també existeixen. I a la Secuita ja fa dues dècades que governa el mateix alcalde –s'hi referia la diputada d'Esquerra– i és evident, al nostre entendre, que ha faltat voluntat política i lideratge per planificar adequadament l'entorn de l'estació i impulsar aquesta alternativa valenta basada en el transport públic i no pas en els aparcaments.

Igualment conegut que una de les causes per la qual no s'ha impulsat el servei de bus llançadora com caldria és la incomoditat que genera entre determinats actors locals, que tenen una certa capacitat d'influència, com és el sector del taxi i que han condicionat decisions que haurien de respondre exclusivament a l'interès general.

Per tant, aquest tipus de condicionament no només són inacceptables, sinó que són incompatibles amb una política de mobilitat que ha de ser moderna, ha de ser justa, ha de ser pensada per a la majoria social. Fa un moment hem tingut una compareixença de Fem bici i semblava que tothom hi estàvem d'acord, però a l'hora de posar-nos mans a l'obra sembla que no acaba de ser així.

Siguem honestes. Si situem una estació d'alta velocitat en un punt poc accessible, sense bona connexió ferroviària, amb busos mal coordinats, sense carrils bici segurs ni camins per vianants, què acaba passant? Doncs el que passa, que tothom hi va en cotxe. I que si tothom va en cotxe, per més places d'aparcament que fem, *low cost*, *high cost*, gratis, com vulguis fer-les, sempre arribarem tard, sempre perquè sempre hi haurà més persones que voldran anar en cotxe.

Els comuns, la nostra posició és molt evident. Cal donar una resposta als problemes de seguretat i d'ordenació de l'aparcament, etcètera, que n'hem parlat i que reitero, però el que també hem de deixar clar és que no podem seguir fent veure que tot es resol amb més asfalt i més places d'aparcament. Senyors i senyores diputades, som al 2025, en plena emergència climàtica, amb compromisos de reducció d'emissions sobre la taula, en plena COP-30, no podem continuar ampliant infraestructures per al vehicle privat, com si això fos neutre en termes ambientals, en termes territorials i en termes socials. Benvinguts al segle XXI.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Mijoler. I ara, per acabar, diputat Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí. Gràcies.

El president

De Celrà li cau lluny.

Dani Cornellà Detrell

No, però...

El president

En tot cas, faci la intervenció que cregui oportuna.

Dani Cornellà Detrell

Va. Seré breu, perquè és l'enèsima PR sobre aquest tema que discutim i que s'aprova, no s'aprova, a més de mocions, que ja s'han aprovat també al mateix hemicycle al Parlament de Catalunya. Per tant, jo el que només diré és que és bastant lamentable que haguem de tornar a discutir i a tornar a parlar sobre aquest tema. I més lamentable és dedicar recursos a aparcaments per arribar en cotxe a estacions que es van mal planificar, perquè estan lluny de les principals ciutats com Tarragona i Reus. Recordar el que va passar a Salou i el que la majoria parlamentària d'aquí vol fer a Reus. Comencin a preparar també per a Vilamallà per fer pàrquings gratuïts o *low cost* o el que vulguin, perquè passarà el mateix.

Quan vostès allunyen les estacions del lloc on viu la gent, doncs la gent utilitza el transport privat i després doncs

Sessió núm. 23 / CTH / 12.11.2025

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\CTH\23CTH\

Fitxer 23CTH9

Nom: Margalida Ramis

calen aquestes infraestructures fòssils, perquè la gent pugui desplaçar-se amb cotxe privat per anar a agafar el transport públic. Quan el seny el que ens diu és que el transport públic l'has d'acostar a la gent i a la població i no a l'inrevés.

Per tant, nosaltres pensem que tots els diners públics i tot el temps d'aquests parlamentaris i parlamentàries s'hauria de dedicar a millorar pròpiament el sistema de transport públic i no fer nyaps com aquests.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I ara, per acabar, diputat Huguet, si vol fer un breu comentari sobre...

Pere Lluís Huguet Tous

Sí, molt breument.

El president

...sobre l'esmena, bàsicament.

Pere Lluís Huguet Tous

Moltíssimes gràcies, sobre l'esmena i una miqueta més. Sí.

El president

Bé. No ho allargui, no ho allargui.

Pere Lluís Huguet Tous

No ho allargaré. En primer lloc, doncs, acceptem l'esmena que ha proposat el grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. I bé, i sí que hem parlat moltes vegades en aquesta comissió, en el ple sobre això. Però és que està igual, eh? Està igual. Sí que hi ha un acord. Ens alegrem moltíssim d'aquest acord, però és que a data d'avui està igual. No han mogut una pedra, amb la qual cosa, esperem que es faci, però no hi ha hagut...

Jo la veritat és que jo crec que vostès desconeixen, molts dels que han parlat, desconeixen la realitat del Camp de Tarragona. Desconeixen absolutament. Sí, miri,

perquè estan dient que la infraestructura de l'AVE va ser conseqüència de que una falta de planificació. Ho sabem perquè està l'AVE allà? Ho saben, per què? No ho saben. Ho saben, perquè el projecte inicial del Partit Socialista no anava per Tarragona. N'anava de Lleida a Barcelona directe i un secretari d'Estat –que a més era de Reus– el senyor Vilalta, de Transports, va aconseguir que es desviés fins al Camp de Tarragona, perquè tècnicament no es podia baixar fins a Tarragona. Aquesta és la raó. No em diguin a mi que falta d'estructures al Partit Popular. No, escolti, si va al Camp de Tarragona és gràcies al Partit Popular, perquè si no, aniria directe de Lleida a Barcelona.

I escolti, vull parlar de l'alcalde de la Secuita. I acabo, acabo. L'alcalde de la Secuita, per culpa de l'alcalde de la Secuita fa un any que no tenim el pàrquing.

Moltíssimes gràcies.

El president

Molt bé. Però continua acceptant l'esmena? D'acord. Doncs vinga, passem a votació el punt 16. El podem votar tot junt, no, entenc? Vinga, doncs.

Vots en contra?

Ep, perdó, senyor secretari. Secretari, aquí farem via.

Vots en contra?

Abstencions?

Quatre del grup de Junts.

Vots a favor?

La resta de grups: Partit Socialista, CUP, Comuns i Partit Popular i Vox.

Queda aprovada. Molt bé. Donem per aprovada.

Proposta de resolució sobre la defensa dels espais agrícoles

250-00351/15

I passaríem al punt 17, que és debat i votació de la proposta de resolució de..., sobre la defensa dels espais agrícoles. Aquí també vull agrair la presència dels diferents

convidats que tenim en aquesta proposta de resolució i seguirem l'ordre de presentació i, per tant, començaria el diputat Cornellà amb representació de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies, president. Primer de tot, donar la benvinguda als diferents membres de la plataforma Salvem el Pla de Balasc, Unió de Pagesos, Assemblea Pagesa. Com saben, aquest tema ja l'hem discutit aquí, per tant, els diputats i diputades el coneixen i tot i que sí que és veritat que la vam presentar fa molts mesos, encara no és extemporània perquè encara continua el conflicte, per desgràcia.

Bé, com saben, tot comença amb un projecte d'ampliació d'un vial agrícola de cinc a quinze metres, totalment innecessari i que la pagesia no demana, però que l'Ajuntament sí que decideix tirar-ho endavant per interessos d'altres sectors, com el turístic, i no pas per interessos de la pagesia, perquè evidentment veuen retallada els seus camps. Després apareix un gran pas subterrani amb totes les deficiències de projecte que s'han denunciat a Fiscalia, que s'han denunciat a l'ACA i que s'ha demostrat que s'han fet unes obres sense tenir tots els permisos i de manera irregular, i que, evidentment, l'únic que serveix aquest vial més aquest pas soterrani és per fer noves infraestructures i marina seca, serveis nàutics, aparcament de vehicles i no pas per afavorir la pagesia.

I tot això es fa atacant un espai agrícola que està protegit. I si permetem que aquest espai agrícola protegit, el destruïm, estem obrint la porta que això pugui passar arreu del país. Nosaltres tenim molt clar que aquest espai no s'ha de tocar, que els pocs espais agrícoles protegits al Maresme i a la resta del país no es poden tocar. Per això, hem presentat aquesta proposta que, al final, deixa molt clar que cap modificació urbanística pot desclassificar sòl agrari per convertir-lo en altres, siguin vials, equipaments o d'altres consideracions.

Nosaltres pensem que s'ha de mantenir el PDUSC de Santa Susanna i de la resta del país i continuar treballant perquè aquesta protecció sigui real i no deixar que cap ajuntament, per interessos particulars i de sectors concrets, estigui fent aquestes modificacions urbanístiques més enllà del vial, més enllà del pas. També està fent una modificació del planejament per afectar directament les terres agrícoles del pla de Balasc. I el que demanem és que això no passi i que tots els partits polítics es

comprometin a aturar les intencions de l'Ajuntament de Santa Susanna per fer pagar a la pagesia, per fer tornar a pagar a la pagesia el que ja van pagar en el seu moment cedint terrenys i que pagui qui realment està fent durant molts anys les coses malament, que és el sector turístic, que està ocupant terrenys verds, terrenys d'equipaments amb el vist i plau de l'alcalde i del govern Campolier. I això sí que és irregular.

I el que no pot ser, que això ho reguli mitjançant perjudicar novament l'espai agrícola i, en aquest cas, el pla de Balasc. Per tant, el que demanem és que tothom sigui conscient de la situació, que votin a favor d'aquesta PR i que assegurin que l'Ajuntament no pugui tirar endavant les seves modificacions en contra de la pagesia.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, diputat Cornellà. I seguidament i per ordre, la diputada Llop, en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Molt bon dia de nou a tothom i benvinguts, en aquest cas, en aquesta comissió, els representants de la plataforma Salvem el Pla de Balasc, els representants d'Unió de Pagesos, del Gremi de la Pagesia, benvinguts de nou a casa vostra.

Avui portem una proposta de resolució, juntament amb els companys de la CUP i dels Comuns, que neix precisament de la compareixença que en el mes d'abril –ho dic de memòria– van fer els representants de la plataforma Salvem el Pla de Balasc. I també fruit d'una realitat que dura massa temps: la pèrdua constant de sòl agrícola en el nostre país i molt especialment en el nostre litoral. I el cas de Santa Susanna n'és un exemple claríssim d'aquest retrocés. Als anys setanta, en aquest país gairebé tot el territori per sota de la Nacional II era agrícola i en poques dècades s'ha perdut més de trenta hectàrees de conreu i l'equivalent, que és l'equivalent a seixanta camps de futbol.

Si s'acaba aprovant aquest nou planejament municipal que impulsa Santa Susanna i el parc central previst, la pèrdua acumulada arribaria a seixanta hectàrees, o el que

seria igual –perquè ens fem una idea– a cent vint camps de futbol menys de terra agrària. Aquesta és la realitat i no un relat oficial que es fa córrer, que es diu que no s'ha perdut ni un metre quadrat. Aquesta pèrdua no és fruit de l'atzar, sinó d'un model urbanístic que s'ha imposat durant dècades, decisions preses en benefici de l'especulació turística i residencial i no de la pagesia ni del territori.

El pla de Balasc està protegit, com s'ha dit, pel pla director urbanístic del sistema costaner. És un connector agrari i paisatgístic essencial entre el Montnegre i el litoral, però l'alcalde n'ha impulsat l'ocupació, d'entrada, de quinze metres de zona agrícola sota el pretext d'ampliar un camí agrari que ningú havia demanat. De fet, si vostès recorden o veuen en el seu cap camins agraris, com a mínim els del Penedès ja els hi dic jo que no fan quinze metres. Darrere d'aquesta excusa hi ha un objectiu ben diferent: preparar el terreny per a futurs projectes urbanístics i turístics. Sembla una marina seca, serveis nàutics, un gran aparcament, etcètera, en detriment de la protecció ambiental i agrícola.

Davant d'això, la pagesia s'hi ha oposat amb dignitat i coratge, defensant la seva terra i el futur del municipi. I no podem acceptar que se la criminalitzi. Els pagesos no són un problema, sinó que són la veu viva d'un territori que vol seguir produint aliments i preservant el paisatge. També ho hem de dir clar: El problema és de fons, però també de forma. La gestió urbanística de l'Ajuntament de Santa Susanna ha estat opaca, unilateral i mancada de transparència. Fa anys que l'oposició, amb Esquerra i Compromís dins Unitat per Santa Susanna, denuncia aquestes irregularitats i defensa un model de poble diferent, respectuós amb la legalitat i amb el territori.

De fet, un exemple claríssim ha sigut l'execució, sense permís –i ho comentava el diputat Cornellà– sense permís de l'ACA ni de Costes, pel que s'ha abocat directament a mar aigua de l'esgotament, amb modificacions que no s'han comunicat, passant infiltracions de vuit-cent metres quadrats a 2650 metres quadrats, superant el projecte inicial, amb el perill que això comporta pels aqüífers d'aquesta zona. I, per tant, diputats i diputades, aquesta proposta de resolució els hi demanem que la votin a favor, perquè entenem que és un acte de justícia, perquè cal defensar la protecció efectiva dels espais del PDUSC, perquè cal reconèixer la

lluita de la pagesia i l'oposició municipal, evitar precedents perillosos per a altres zones agrícoles del país i exercir responsabilitat institucional davant d'un problema que va més enllà d'un municipi concret.

El pla de Balasc no només és un espai agrari, és un símbol d'un model de país que volem preservar. Preservar el sòl agrícola és preservar la vida, la sobirania alimentària i el futur. I, per tot això, diputats i diputades, els hi demanem el vot favorable a aquesta proposta i el compromís de totes les forces per garantir que la protecció del territori no només és un titular, sinó una realitat efectiva.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Llop. I ara, seguidament té la paraula el diputat Mijoler en nom dels comuns.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bé, ens volen fer creure que el cas del Pla de Balasc és un conflicte sobre un camí agrícola. Doncs el que és és un enèsim exemple de com els interessos urbanístics i especulatius poden posar en risc els darrers espais agrícoles que ens queden al país, en aquest cas al Maresme, a Santa Susanna. No parlem d'uns quants camps de conreu. Estem parlant de sobirania alimentària i de preservació del territori i de la capacitat de garantir que Catalunya produeixi aliments de proximitat i de qualitat.

Quan aquest mateix Parlament va aprovar el 2005 el PDUSC, el pla director urbanístic del sistema costaner, ho va fer amb un objectiu clar: posar fre a la destrucció de les zones agràries i forestals del litoral des del Cap de Creus fins a Alcanar. El PDUSC va ser i encara és una eina clau per dir prou a la lògica d'urbanitzar cada metre de costa i per blindar espais que són vitals pel país. Doncs bé, avui veiem com aquest consens es posa en qüestió. Un espai amb classificació C1, és a dir, d'alt nivell de protecció, destinat prioritàriament a l'ús agrícola, ens trobem amb un projecte d'ampliació d'un camí agrícola fins a quinze metres d'amplada que fa perdre bona part de la franja de sòl conreat. Un projecte que la pagesia que avui tenim aquí ni ha demanat ni necessita i que és difícil explicar si no

és des de la voluntat de facilitar futurs desenvolupaments urbanístics i turístics a la platja de les Dunes: marina seca, serveis nàutics, gran pas subterrani, aparcaments. Tot això amb un espai que el PDUSC va voler salvaguardar.

Per tant, no estem, torno a dir, davant d'una simple millora d'un camí agrícola. És un intent de requalificació d'un espai protegit, un intent de transformar un mosaic agrari i ecològic en un pol d'atracció d'activitats alienes a la que és la seva funció original. I cal recordar que avui el pla de Balasc és molt més que una zona de conreu, és rebost d'aliments de proximitat. És un espai de conservació de la biodiversitat amb flora i fauna autòctones. És una peça clau en la regulació hídrica, actuant com a esponja natural davant de pluges intenses i ajudant també a recarregar els aqüífers. És un magatzem de carboni, que contribueix a mitigar el canvi climàtic, i és un connector ecosistèmic i paisatgístic entre la costa i els contraforts del Montnegre. Un corredor ecològic que manté viu el territori.

Quan permetem deixar degradar un espai així, no només perdem terra fèrtil, perdem serveis ecosistèmics essencials i fem el país més vulnerable davant del canvi climàtic. Per això diem que això no és un conflicte només local, ni és un conflicte només del Maresme, és un problema de país. Si aquest precedent, el del pla de Balasc, prospera, què serà el següent? Els següents espais en risc? Les cinc sèries de Mataró, el pla de Grau de Malgrat, el Delta de la Tordera? Si avui mirem cap a una altra banda, demà haurem obert la porta a la trinxada sistemàtica dels espais agraris i naturals del litoral.

I mentre tot això passa, què ha hagut de fer la pagesia? Ha hagut de posar el cos, tal qual. Durant mesos, pagesos i veïnes han vetllat el perímetre dels camps per evitar que les màquines envaïssin el seu terreny. I quina va ser la resposta institucional? La Policia Local i la BRIMO desallotjant pagesos per obrir pas a les obres, tallant accessos per impedir que arribés més gent a donar suport.

Des dels comuns volem dir-ho clar: la defensa del pla de Balasc no és un problema d'ordre públic. És una causa de país. Quan la BRIMO protegeix les màquines en comptes de protegir el sòl agrari, alguna cosa estem fent molt malament. I aquest diagnòstic no el fem només nosaltres, els ajuntaments del Maresme, Consell Comarcal, també de la Selva..., del Maresme i també de la Selva han aprovat

mocions de suport a la pagesia, recordant que el sector primari és fonamental per produir aliments, per mantenir viu el territori, per evitar que Catalunya es converteixi en una gran superfície urbana i turística sense cap camp al darrere.

I acabo, president. Hi ha un consens social que diu prou a l'especulació sobre la terra que ens alimenta. I aquí entra la nostra responsabilitat com a Parlament, diputats i diputades. La defensa del pla de Balasc és la defensa del nostre futur com a país. És escollir sostenibilitat per sobre del creixement desmesurat. És escollir justícia social per sobre de desigualtat territorial. Per això els demanem el vot a favor d'aquesta proposta, que és dir amb fets que volem una Catalunya amb un territori viu, amb una agricultura viva i amb un litoral protegit.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputat Mijoler. I ara com a grup esmenant té la paraula el diputat Ezquerra

Fitxer 23CTH10

en nom del Partit Socialista.

Manel Ezquerra Tomàs

Gràcies, president. En primer lloc, donar la benvinguda també a la plataforma Salvem el Pla de Balasc i les organitzacions agràries Unió de Pagesos i l'Assemblea Pageda. Des del PSC, des del nostre grup parlamentari PSC Units per Avançar compartim plenament la importància de preservar i protegir els espais agrícoles del nostre país i reconeixem la tasca fonamental que fa la pagesia per mantenir viu el territori i garantir sobirania alimentària de Catalunya. El pla de Balasc de Santa Susanna és un exemple d'aquest valor col·lectiu, un espai agrícola de gran importància ambiental i productiva que cal gestionar amb criteri i respecte per la normativa vigent.

En aquest sentit, el nostre grup accepta el primer punt de la proposta, donant suport a la pagesia del pla de Balasc i a la seva defensa d'aquest espai agrícola. Pel que

fa al segon punt, proposem una esmena de modificació per tal d'ajustar el text a la realitat del que s'està fent. Creiem que cal reconèixer la feina que ja es fa des del Departament de Territori, Habitatge i Transició ecològica, que ja vetllen pel compliment del pla director urbanístic del sistema costaner i de tota la normativa urbanística arreu del país. Per això demanem mantenir el compromís amb aquesta tasca formulant-ho com: «A seguir vetllant», perquè creiem que així millorem el text, ja que aquestes zones, la importància és que continuïn protegides.

I finalment, també acceptem el tercer punt, que insta a continuar treballant per la protecció real i efectiva dels espais agraris i forestals de tot Catalunya. El Govern, i especialment el Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació, ja està treballant amb el desenvolupament del pla sectorial d'espais agraris de Catalunya, una eina essencial per planificar i protegir el sòl agrari, reforçar el sector primari i assegurar una gestió sostenible del territori.

En definitiva, el nostre posicionament és responsable i propositiu. Defensem el territori i la pagesia, però també valorem la tasca dels serveis públics i dels professionals que des de fa anys treballen per aplicar i garantir el compliment de les normatives de protecció. Catalunya necessita un model territorial equilibrat que combini el creixement amb la preservació del patrimoni natural i agrícola. I, per això, reafirmem el nostre compromís amb una planificació rigorosa amb la pagesia i amb el futur del país.

Ja que em queda una mica de temps, president. Si tan important és la pagesia i la producció d'aliments per al nostre país, ens hauríem de preguntar tots plegats: Per què qualsevol activitat econòmica, sigui turística, urbanística, qualsevol activitat econòmica és més rentable que produir aliments? Aquesta és la pregunta. I aquesta crec que és el conjunt, avui en dia fem malament alguna cosa, no? No lluitem prou bé per uns preus justos i que la pagesia sigui la que es pugui guanyar la vida com a principal activitat econòmica.

Gràcies, president.

El president

Moltes gràcies, diputat Ezquerra. I ara, seguidament, en nom de Junts, té la paraula el diputat Salvador Vergés.

Salvador Vergés i Tejero

Molt bé, doncs moltes gràcies, president. La CUP, Esquerra i Comuns avui ens presentem aquesta proposta de resolució per preservar el sòl agrícola del pla de Balasc; això és a Santa Susanna, a tocar a Pineda de Mar. Nosaltres, com a Junts per Catalunya, ens mantenim en la mateixa intervenció que vaig fer jo mateix quan van venir a comparèixer el senyor Pep Riera, a qui –ho vaig dir l'altra vegada també– expresso el meu respecte i tota la meva admiració i aprofito per saludar a vostè i a tots els companys de les plataformes i de les diferents associacions agràries que avui ens acompanyeu.

Nosaltres estem a favor de blindar l'agricultura del pla de Balasc. La frase és aquesta, o sigui, no hi ha cap matís en aquest sentit. I no només del pla de Balasc, sinó de tots aquells terrenys agrícoles que formen part del pla director urbanístic del sistema costaner. I més en un país com el nostre, en què tenim la meitat d'hectàrees per habitant de conreu que no pas la mitjana europea. Per tant, hem de preservar els nostres espais agrícoles com un autèntic tresor, que és el que són, en bé de la sobirania alimentària per poder tenir sobirania alimentària com sigui possible.

Per tant, nosaltres sempre a favor de la pagesia, a favor de preservar les hectàrees perquè la pagesia pugui treballar. Però també, i aquí és una crítica que us faig als grups que ho presentem, també preservar la seva feina i que puguin treballar. I sí que considero que s'ha demostrat en diverses ocasions que tant CUP com comuns, com Esquerra Republicana a vegades teniu una visió un xic idealista, un xic pessebrista del què és la pagesia. La pagesia és una activitat econòmica professionalitzada, empresarial i que ha de poder treballar no només, diguem-ne, sense excés de papers, sinó posant-hi les facilitats perquè pugui treballar. Nosaltres defensem que la pagesia tingui el terreny per treballar i tingui les condicions també per treballar, no?

Per tant, el que són els tres punts que planteja i crec que hi ha una petita esmena del grup socialista que s'ha acceptat, nosaltres els votarem a favor, convençuts. Una altra cosa és algunes afirmacions que s'han fet, alguna afirmació que hi ha també en la part d'exposició de motius que, escolti, caldria demostrar-ho, que això és per aquí i que les intencions són aquestes que vostès diuen. Si és així, jo mateix hi estic

absolutament en contra. Si el que vostè, per exemple Dani Cornellà, afirma que és el motiu pel qual s'està fent, això és com vostè diu, hi estic radicalment en contra. En aquest moment, jo no sé si és així o no. Vull pensar que no.

Per tant, el que són els tres punts, que no els han llegit, jo aprofito per llegir-los perquè quedi molt clar què és el que estem votant a favor. «Donar suport a la pagesia del pla de Balasc de Santa Susanna, que defensa la necessitat de preservar aquest espai agrícola», absolutament a favor. «Vetllar perquè qualsevol modificació urbanística respecti» –o «segueixi vetllant», crec que és l'esmena del Partit Socialista–. «Es respectin les zones de classificació C1 del pla director urbanístic del sistema costaner de Santa Susanna i de la resta del país», absolutament a favor. «Seguir treballant per la protecció real i efectiva de tots els espais agraris i forestals del nord fins al sud de Catalunya inclosos en aquest pla director», absolutament a favor, sense matisos.

I si hi ha qüestions, com s'ha parlat també del nivell freàtic, de l'aigua o de la flora, doncs ja estan seguint els seus camins i en tot cas, ja esbrinarà com han anat. Per tant, a favor dels tres punts de la proposta de resolució per preservar, ara i sempre, l'agricultura del pla de Balasc.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Vergés. I seguidament té la paraula la diputada Eva Garcia en nom del Partit Popular.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor president. En primer lloc, també saludar les persones que avui ens acompanyen del territori que és objecte d'aquesta proposta de resolució, organitzacions agràries i plataformes que esteu aquí avui en aquesta comissió. Avui, doncs, ara debatем aquesta proposta, que sembla voler defensar l'espai agrícola del pla de Balasc, a Santa Susanna. I, per tant, des del Partit Popular volem començar deixant clar que compartim absolutament el valor de preservar el sòl agrari i de protegir el nostre litoral i de garantir la continuïtat d'un sector primari essencial per al territori.

Sí que és veritat que, a l'exposició de motius, es fan afirmacions que nosaltres no compartim. No compartim la manera com es planteja aquesta qüestió perquè el text que han presentat vostès utilitza un cas concret, un cas local, per construir un relat de confrontació entre el món rural i les institucions. I això nosaltres considerem que no ajuda a resoldre els problemes reals que tenen els pagesos o que tenen els nostres pagesos.

Nosaltres defensem que, com no pot ser d'una altra manera, que les normes urbanístiques, com el pla director del sistema costaner, s'han de complir, evidentment. Les figures de protecció existeixen per garantir que determinades zones no siguin objecte d'especulació ni de degradació ambiental. Però també defensem que els ajuntaments han de tenir la seva autonomia i han de poder desenvolupar les seves infraestructures i millorar els accessos, sempre dins de la legalitat. No creiem tampoc que, com es fa entendre doncs en l'exposició de motius, no creiem tampoc que tot projecte municipal sigui sospitós d'interessos ocults o d'agressions al territori. Creiem que Catalunya necessita un equilibri real. Protegir el sòl agrari, sí, evidentment, però també donar viabilitat econòmica en el món rural.

Per tot això, nosaltres entenem i respectem i compartim la preocupació dels pagesos del pla de Balasc i defensem que qualsevol actuació s'ha d'ajustar al marc legal i garantir la preservació dels espais classificats com a C1. I, en conseqüència, donarem suport en els punts d'acord, perquè tot i que com he manifestat, hi ha determinades afirmacions que posem en dubte i que fins i tot no podem acceptar en l'exposició de motius, però sí que és veritat que els tres acords, nosaltres estem absolutament a favor i donarem suport a tots tres.

El president

Moltes gràcies, diputada García. I per acabar, té la paraula... No vol fer ús de la paraula, el diputat Bello en nom de Vox. Per tant, puc entendre un... Pel tema de l'esmena, d'acord.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Un cop parlat els comuns, Esquerra Republicana i la CUP, amb tots els representants de les entitats, en Pep Anton, en Josep Maria, la Quima, en Jordi, en

Ramon, la Margarita i la Maria Cristina, doncs acceptem la proposta d'esmena del PSC i l'incorporem a la moció.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. Seguidament passaríem a votació. Tot junt, entenc que ho passem a votació tot junt.

Vots en contra?

Abstencions?

Una abstenció del grup de Vox.

Vots a favor?

La resta de votacions. Per tant, 15 a favor i 1 abstenció.

Jo deixi'm abans d'acabar, senyor Riera, jo vinc de les terres dels avellaners i el recordo molt bé a vostè fa molts anys, de jovenet, que venia a defensar l'avellana i aquí hi ha dues, una bona i una dolenta. La bona és que vostè està igual que quan venia per allà a les nostres terres. I la dolenta és que l'avellana, un fruit excepcional, doncs les estem passant magres entre la sequera i moltes circumstàncies. I ara moltes vegades dic que hem de començar a plantar avellaners a les rotondes perquè les futures generacions sàpiguin que l'avi vivia d'això, no? Per tant, un honor que hagi estat aquí i estic molt content de poder-lo saludar. Una vegada... I donar les gràcies a la resta de convidats també.

Proposta de resolució sobre la prolongació del tramvia del carrer de Wellington a l'estació de França, a Barcelona

250-00352/15

Donem ja per acabat aquest punt i passaríem al proper punt, que és el punt 18 que és proposta de resolució sobre la prolongació del tramvia del carrer de Wellington a l'Estació de França de Barcelona. Aquesta és una proposta de resolució presentada pel grup dels Comuns i que, per tant, tindria la paraula el diputat Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Moltes gràcies, president. Bé, avui parlem d'un tram d'uns pocs centenars de metres de via, entre el carrer Wellington i l'estació de França, però en realitat del que estem parlant és de quin model de mobilitat i de ciutat volem per Barcelona i pel conjunt del país.

Jo, si em permet president, podem suspendre dos minuts per acomiadar-nos de les persones que han vingut?

El president

Ah, vinga, va. Fem-ho.

Lluís Mijoler Martínez

Ho dic perquè si ells han de marxar i...

El president

Si la resta de grups, doncs hi estan d'acord, parem un minutet.

Lluís Mijoler Martínez

Si no tenen inconvenient, li agraeixo, president.

El president

Molt bé, com sempre encertat, senyor Mijoler.

La sessió se suspèn a... i es reprèn a...

El president

Vinga, seguirem. Senyora Capella i senyora Candela, ja estan col·locades? Doncs vinga, senyor Mijoler! Li

Fitxer 23CTH11

torno a donar els tres minutets. Vull dir que no es pot queixar.

Lluís Mijoler Martínez

Doncs li agraeixo i torno a començar des de l'inici. Deia que parlem d'uns pocs centenars de metres entre el que seria el carrer Wellington i l'estació de França. Però en realitat el que els comuns volem parlar és de quin model de mobilitat i de ciutat volem per Barcelona i pel conjunt del país.

Aquesta proposta s'inscriu en una aposta que fa anys que defensem els comuns, que és prioritzar el transport públic, cosir barris, reduir el pes del vehicle privat i, per tant, aprofitar millor les grans infraestructures que ja tenim. No inventem res. Estem proposant fer allò de sentit comú que massa sovint s'ajorna. El primer element és clar, la prolongació del Trambesòs fins a l'estació de França reforça la connectivitat entre alguns dels teixits urbans més densos i valuosos de Barcelona. Parlem de Vila Olímpica i Poblenou, districte de Sant Martí, de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera de Ciutat Vella i del Front marítim i del Parc de la Ciutadella. Avui aquests espais ja són punts neuràlgics de la ciutat, però encara amb el projecte de Ciutadella del Coneixement ho hauran de ser més.

Prolongar el tramvia fins a l'estació de França no és només allargar una línia és crear un nou node de intermodalitat fort entre el tramvia, el metro, el tren i el bus. És facilitar que una persona que arribi des del Besòs, des del Maresme o des del Baix Llobregat pugui accedir fàcilment a aquesta àrea sense necessitat d'agafar el cotxe.

Hi ha un segon element que per nosaltres és clau: el paper de l'Estació de França. Durant anys, massa vegades se n'ha parlat com una infraestructura en retirada. Nosaltres defensem just el contrari. Que continuï... L'estació de França continua sent un actiu estratègic, patrimonial i ferroviari que cal posar al centre d'un sistema de mobilitat sostenible i metropolità. Per això, el segon punt de la resolució demana al Govern que presenti un pla de serveis de millora del servei ferroviari a l'Estació de França i que estudiï la seva connexió amb la línia fèrria del Garraf a través del passeig Colom, el Morrot, Can Tunis fins al Prat de Llobregat. És a dir, pensem en clau de xarxa, no d'estacions aïllades.

Hem fet una transacció pel que feia a l'esmena, entenent que aquest pla es pot incloure dintre de la xarxa, del pla de la xarxa de rodalies, que tot just hem conegut ahir mateix i que no hem tingut encara temps d'estudiar i esperem que inclogui una

proposta en aquest sentit. I sinó, doncs creiem que encara és viu i s'hi podrà incorporar.

Permeteu-me per això també fer una reflexió més de fons. Barcelona i la seva àrea metropolitana s'han compromès amb objectius de reducció d'emissions, plans de mobilitat urbana sostenible, zones de baixes emissions. Però aquests compromisos deixen de ser creïbles si no van acompanyats d'accions concretes, visibles i tangibles com aquesta. No podem dir a la ciutadania: «Deixeu el cotxe a casa», si no els garantim una alternativa ràpida, còmode i assequible. I amb aquesta proposta el que estem dient és exactament això.

Volem oferir una alternativa millor. Volem que anar en tramvia, metro i tren sigui la primera opció, no el recurs secundari. Volem una ciutat i un país on el transport públic sigui la columna vertebral de la mobilitat quotidiana.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat. I seguidament, i com a grup esmenant, té la paraula el diputat Aparicio en nom del partit socialista de Catalunya.

José Ignacio Aparicio Ciria

Gràcies, president. Bé, en primer lloc, agraeixo molt sincerament al grup promotor la iniciativa d'aquesta proposta de resolució perquè, al final, compartim l'objectiu d'enfortir la mobilitat quotidiana i la connexió entre barris i valorem molt especialment que es posi el focus en la intermodalitat i l'accessibilitat universal. La prolongació del tramvia fins a l'estació de França és una oportunitat per cosir la ciutat i per reforçar el transport col·lectiu.

Des del nostre grup, hem presentat dues esmenes amb esperit constructiu, evidentment. La primera esmena del primer punt era perquè, sobretot per fer executable i coherent amb la planificació vigent, proposàvem vincular la prolongació del Trambesòs als instruments de planificació, al pla director d'infraestructures 2021-2030 i situar-ne l'anàlisi més enllà del 2030, tal com ja preveu la programació estratègica del sistema tramviari. No ha estat acceptada, però penso que garantia... Pensem que garantia rigor, viabilitat i prioritització d'inversions sense perdre de vista

l'objectiu de connectar millor l'eix Ciutadella-Estació de França. Tampoc la votarem en contra, de tota manera.

Pel que fa al segon punt de la PR, doncs compartim la necessitat de millorar els serveis ferroviaris a l'Estació de França, però entenem que l'estudi s'ha de fer amb visió de sistema en el marc del pla de serveis ferroviaris de Catalunya, que s'ha presentat i amb posterior actualització del pla d'infraestructures del transport de Catalunya. Aquesta aproximació integral permet decidir amb dades, ordenar fases i evitar duplicitats.

Per tant, agraïm molt aquí l'esforç que ha fet el grup de Comuns per fer la transacció i, sobretot, gràcies per la iniciativa, perquè aquesta prolongació és molt important per la integració metropolitana i sobretot pel compromís per una mobilitat sostenible.

Moltíssimes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat. I seguidament i en nom del grup de Junts, té la paraula la diputada Ariadna Urroz. Quan vostè vulgui.

Ariadna Urroz Segura

Gràcies, president. Des de Junts per Catalunya defensem una mobilitat pensada amb rigor i lluny de projectes o propostes improvisades. La proposta de resolució d'avui dels comuns per a nosaltres és simplificar un debat que exigeix una visió estratègica, consens metropolità i solvència tècnica.

És cert que davant de l'emergència climàtica i la saturació crònica que pateix la mobilitat en el conjunt de la ciutat de Barcelona i també de la seva àrea metropolitana, cal apostar fermament per un transport públic eficient i descarbonitzat. I en aquest sentit, el Trambesòs ha permès articular una connexió ràpida i fiable entre els municipis del riu Besòs i el districte de Sant Martí, que fineix amb un pol estratègic de ciutat i de país com és el campus de la Universitat Pompeu Fabra de la Ciutadella, i més encara quan pensem en aquesta plena expansió de les noves instal·lacions amb l'antic mercat del peix.

Amb aquesta conceptualització té sentit pensar que podríem parlar de reforçar la mobilitat del transport públic amb aquest perllongament del tramvia des de l'estació

de Wellington fins a l'estació de França. Però tanmateix, cal tenir en compte una sèrie de consideracions perquè, per una banda tenim l'alta complexitat de l'ordenació territorial de la ciutat, en concret amb una àrea tan densament urbanitzada com és de la que estem parlant. Per tant, cal que tinguem en compte aquest seguit de fulls de ruta tècnics que ja tenim ara mateix i que disposem. I en aquest sentit, cap de les actuacions que es proposen en aquesta proposta de resolució estan incloses dins d'aquest pla director urbanístic 2021-2030.

Hem de tenir en compte que justament aquest pla urbanístic que em referia... Perdó, pla director d'infraestructures 2021-2030, està redactat amb una sèrie de recursos tècnics, com ho són els estudis de demanda, com és la previsió de costos i com és la priorització de la necessitat. I tot el que surti d'aquest pla creiem que és molt difícil que es pugui executar i considerar com una opció que sigui realista, tot i la bona intenció de la iniciativa presentada. Per nosaltres, primer, el que cal és executar allò que ja tenim avaluat tècnicament ara mateix i que ja està planificat, abans de poder pensar en nous projectes, però que evidentment, quan acabi la vigència d'aquest pla d'infraestructures s'han de poder valorar noves propostes per poder-hi incloure.

I, per altra banda, per a nosaltres la relació de la connexió entre l'Estació de França i el Morrot és una actuació d'alta complexitat pel condicionant de pas i per la configuració que té de les mercaderies en el port, però encara ho és més si no tenim en compte que encara no tenim resolt i acabat el Corredor del Mediterrani o el servei de rodalies.

I vaig acabant, president. En aquest sentit, des dels Comuns vostès estan al govern de l'Estat espanyol i per tant també en tenen una responsabilitat. I abans de proposar noves propostes d'infraestructures sense estudis tècnics previs que, al final, només acaben sent cortines de fum, el que haurien de fer és exigir als seus companys i socis de Madrid que acabin d'una vegada per totes amb el Corredor Mediterrani i amb que millori la situació que evidentment pateix el servei de rodalies. Mentre totes aquestes infraestructures no les tinguem acabades, és molt difícil parlar de noves connexions. Per tot això, el vot de Junts per Catalunya serà contrari a aquesta proposta de resolució.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada. I seguidament, diputada Capella, té la paraula en nom d'Esquerra Republicana.

Ester Capella i Farré

Gràcies, president. Gràcies al grup parlamentari dels Comuns també per haver presentat aquesta proposta. Proposta de resolució que parla de la capital del país, que parla de la connectivitat de la capital del país, que parla de la mobilitat, que parla de la intermodalitat, que parla de quina manera es connecta i, en definitiva, també no com es connecta internament, com es mouen els seus ciutadans i ciutadanes, sinó com es relaciona i com garanteix també aquesta intermodalitat amb el conjunt del país, la capital i el país, el país i la capital.

I en aquest sentit tornem a parlar de tramvia i, per tant, de –si se'm permet, ja sé que no és ben bé així– però que parlen també de via ferroviària o parlem d'una modalitat ferroviària en la qual Esquerra Republicana hi està d'acord, hi hem estat d'acord i continuem estant d'acord en aquest sentit. Fa 175 anys, quan es va inaugurar la primera línia ferroviària a la península i, per tant, va ser la del Maresme, Mataró-Barcelona, Barcelona-Mataró, que en definitiva va canviar la societat, va canviar el nostre país, va canviar la societat d'aquell moment, va canviar l'economia, la societat, la manera de moure'ns, però també va ser una apertura més enllà dels límits i de la manera de moure's, tant a la capital del país com en aquesta zona del Maresme.

Malauradament, en uns moments determinats també d'aquest país, hi va haver qui va pensar que treure línies ferroviàries era, doncs, el futur. Doncs roda el món i torna al Born, no? Comencem de nou i tornem a pensar que les vies ferroviàries, que el tren, que el tramvia és l'element de mobilitat que ens permet la descarbonització, que ens permet també abarcar i abastar el repte de l'emergència climàtica i, en definitiva, també és el sistema, quan funciona, el sistema de mobilitat, quan funciona, quan arriba l'hora, quan té trens adequats, etcètera, quan es fa el manteniment i tot això que ja m'han sentit dir alguna vegada, doncs és el sistema més fiable de mobilitat. És el sistema més eficaç i més eficient, doncs, de moure'ns que tenim, conjuntament amb d'altres modalitats de transport que avui també n'hem sentit algun

altre, com la bicicleta. No estem parlant d'una única modalitat de transport, sinó que estem parlant de intermodalitat. Estem parlant, doncs, de trens, més trens.

Estem parlant de connectivitat i, en definitiva, doncs hi estem d'acord, en el primer punt i també en el segon, en aquesta nova transacció que han fet vostès, Comuns i PSC, que amplia, dona resposta al que apuntava la diputada de Junts, no?, aquesta manera de mirar, doncs, també el sistema de mobilitat en el seu conjunt, planificar-lo de forma conjunta i pensant amb la Catalunya sencera.

Per tant, doncs, nosaltres hi donarem suport per totes les raons que he exposat. Me'n queden moltes al tinter, però en tot cas agrair-li la iniciativa.

El president

Gràcies, diputada Capella. I seguidament la diputada Esteller, en nom del Partit Popular, té la paraula.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies. Aquesta proposta aborda un tema que és prou interessant a l'hora de poder valorar el que ha de ser la mobilitat, el que és el Trambesòs i també les zones i els diferents districtes de la ciutat de Barcelona, al Maresme, i també com enllacen. Per tant, des d'aquesta visió considerem que cal fer una avaluació per veure de quina manera podem tenir un transport eficaç, eficient, ràpid, que faciliti la connexió i també les ferides entre els diferents barris.

Des del Grup Popular valorem donar aquesta possibilitat als ciutadans. La veritat és que hi ha zones molt properes a la ciutat de Barcelona que estan molt desconnectades i que això dificulta molt la mobilitat. Parlem del districte de Sant Martí amb el de Ciutat Vella, que estan molt propers, però en canvi tenen una falta de connexió a l'hora de poder comunicar. I això genera en districtes on hi ha una gran activitat econòmica, una gran activitat social i una gran activitat cultural, que es veurà beneficiada i fins i tot intensificada amb tot el Parc Científic de la Ciutadella, on hi haurà un pol d'atracció de talent, d'activitat econòmica, d'activitat universitària. I tot això generarà una mobilitat que requerirà d'un transport més àgil i més eficaç.

Nosaltres, en el Trambesòs, estem d'acord en què hi hagi aquesta connexió entre Wellington i l'estació de França, però considerem que hi ha molts altres factors que

incideixen en aquesta connexió, que avui s'han abordat i que s'han substanciat al llarg d'aquest debat.

El grup popular considera que el transport públic ha de ser ràpid, eficaç, eficient, amb freqüències adequades, amb connexió, com es deia, entre els autobusos i la xarxa de metro i la xarxa de ferrocarrils, perquè la gent tingui aquesta intermodalitat. Però hi ha una qüestió fonamental, que és la llibertat individual. El ciutadà ha de tenir la capacitat de poder decidir el mitjà de transport en el què els vols moure, si és un tramvia, si és un taxi, si és un cotxe particular, si és una moto, sense que hi hagi cap penalització per a aquesta llibertat individual. Per tant, nosaltres, aquesta llibertat individual considerem que és fonamental i la defensem allà on estiguem. Però també hem de garantir un transport públic, com deia, de qualitat, perquè el ciutadà pugui triar lliurement quin transport es pot moure.

Nosaltres estem en contra del pla d'infraestructures de la ciutat de Barcelona, entre d'altres raons perquè connecta el tramvia per la Diagonal. Això és una ferida que generarà una dificultat enorme a la mobilitat. Per tant, l'esmena que s'incorpora, com incorpora aquesta implementació o aquest desenvolupament o l'actualització d'aquest pla, no la podem votar a favor. I ens abstindrem per aquest motiu, perquè estem en contra i pensem que és un gran error, que esperem que acabi aquí i que no s'estengui a altres àmbits de la ciutat més enllà, com deia, de la connexió, com deien de Wellington per la Via Olímpica però tot això per la part del litoral.

El Morrot és un tema diferent, molt complex, que requereix molts estudis, perquè el Morrot s'ha d'ampliar per la via ferroviària i també per la via viària. Hi havia un projecte que Ada Colau, quan va arribar al govern, el va estancar i el va parar, quan hi havia un acord i un protocol signat amb el ministeri perquè es desdoblés i s'ampliés tota la Ronda Litoral que cada dia veiem com està absolutament col·lapsada.

Per tant, pensem que hi ha una sèrie de respostes que necessitem tenir i aquesta és una solució, la connexió de Wellington a la zona amb l'estació de França. Com deia, creiem que ha de ser una connexió integrada i inclusiva, que també ha de comptar amb criteris d'accessibilitat universal, com suposo que ja està previst per la gent amb mobilitat

Fitxer 23CTH12

reduïda i amb unes freqüències de pas i que tingui..., i que abordi, com a mínim aquest nou estudi de serveis, tot l'increment de la demanda que hi haurà per aquest parc de la Ciutadella, que atraurà persones i atraurà també una part de la comunitat científica i d'estudiants.

Gràcies.

El president

Gràcies, diputada Esteller. I seguidament el diputat Bello, en nom de VOX, té la paraula.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Desde VOX nos manifestamos, una vez más, a favor de la mejora del servicio y de las infraestructuras ferroviarias, por supuesto. Ahora bien, tal y como está redactada esta propuesta, pues nos genera muchas dudas, porque no se habla, por ejemplo, de las incidencias que puede suponer para el tráfico viario esta línea nueva de tranvía o esta ampliación, las posibles molestias a los vecinos, la demanda existente de este nuevo servicio o fundamentalmente del coste que, especialmente en el segundo punto, se imagina uno muy cuantioso.

También nos genera dudas razonables el segundo punto porque creemos que invade competencias del Estado. Por tanto, anunciamos nuestra abstención.

Muchas gracias.

El president

Gràcies, diputat Bello. I per acabar, té la paraula el diputat Cornellà en nom de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Sí, només per dir que, evidentment, hi votarem a favor. Entenem que veiem molt bé que es plantegi la prolongació des del carrer Wellington, on ara acaben tant la línia T5 i la T6 fins a l'estació de França, tal com proposa aquesta PR. Només que potser s'hauria d'haver tingut en compte que per fer aquesta prolongació hauria anat molt

bé disposar de l'espai de l'aparcament annex a l'estació de França, per tal de que el radi de la corba amb l'avinguda Marquès de l'Argentera no condicionés futures prolongacions. Però bé, allà s'hi construirà la Biblioteca Provincial de l'Estat, que és competència del Ministeri de Cultura i que no s'haurà tingut en compte aquesta prolongació del tramvia com la que ara s'està proposant. Però bé, nosaltres hi votarem a favor.

El president

Gràcies, diputat Cornellà. I diputat Mijoler, si vol fer una referència a les esmenes del partit socialista.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Els hem compartit la transacció respecte de l'esmena segona. No acceptem, per tant, la primera esmena tal i com està plantejada, jo crec que s'ha dit ja en les intervencions. I per últim, doncs, agrair el suport que heu manifestat alguns dels grups.

I només en resposta a la diputada del Partit Popular, evidentment, estem d'acord en que les persones han de tenir llibertat per escollir quin mitjà de transport utilitzen, però està demostrat que si el transport públic és eficient, més enllà del cost, si és eficient i a més estalvia temps, doncs si generem prou oferta, serem capaços de que la gent utilitzi el transport públic. I, per tant, sigui per la via que sigui, menys cotxes i més transport públic hauria de ser l'objectiu de la nostra societat.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Mijoler. Per tant, puc entendre que passem a votació els dos punts per separat i, en tot cas el grup de Junts, entenc que la diputada Sònia Martínez substitueix la diputada Glòria Freixa.

Salvador Vergés i Tejero

Sí, disculpi que abans no ho he pensat a anunciar, aquesta substitució.

El president

D'acord. Per tant, passem a votació la proposta de resolució. Passem a votació el punt 1.

Vots en contra?

Quatre del grup de Junts.

Abstencions?

Grup de VOX, grup del Partit Popular i grup del partit socialista.

A favor?

Esquerra Republicana, CUP i Comuns.

Sí, aviam com queda això. Cinc a favor, 4 en contra i 8 abstencions. Per tant, s'aprova.

Punt 2.

Vots en contra?

Abstencions?

Perdó, 4 en contra del grup de Junts, abstencions Vox i Partit Popular.

I a favor?

Partit Socialista, Esquerra CUP i Comuns.

Queda aprovada, no, entenc? Deu a favor, 4 en contra i 3 abstencions.

Proposta de resolució sobre el millorament del servei ferroviari a l'Empordà

250-00355/15

Molt bé, donàriem per acabat el punt 18 i passàriem al punt 19, que és proposta de resolució sobre la millora del servei ferroviari a l'Empordà. Aquesta és una proposta presentada pel grup de la CUP. Per tant, senyor Cornellà, quan vostè vulgui.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Bé, aquesta és una continuació de... Hi ha una proposta bastant lligada que vam presentar sobre l'estació de Figueres en la darrera comissió. Com veuen, al

final, el que proposem són coses molt clares: Obres d'accessibilitat i prolongació d'andanes de les diverses estacions de la línia R11 fins a dos-cents metres perquè puguin parar-hi trens llargs i que, lògicament, no tinguin barreres per a persones amb qualsevol tipus de discapacitat i es puguin creuar les vies de forma segura. Afortunadament, ja s'estan actuant en diferents llocs com Sant Jordi Desvalls, Celrà, Fornells, tot i que tard, com sempre, tard, però ja s'hi està actuant.

També fem especial insistència a l'estació de Camallera, que hauria de ser l'estació de referència per a municipis com l'Escala, Ventalló, Viladamat, on les obres s'havien promès per a finals del 2024, però fins a principis d'aquest any encara no havien començat. I per actuar realment com a estació d'aquests municipis, evidentment, el que cal és un servei de bus que hi porti la gent, coordinat amb els trens, i això és competència directament de la Generalitat, que és el punt 2.

Al punt 3, demanem que Adif faci projectes de prolongació d'andanes i accessibilitat a les tres estacions empordaneses que quedarien pendents: Llançà, Vilamalla i Sant Miquel de Fluvià. Que la totalitat d'estacions fessin aquests dos-cents metres permetria utilitzar trens llargs sempre a l'R11, en benefici del conjunt de comarques gironines i poder així evitar anar més enxubats als trens. Perquè el que passa és que mentre hi hagi una sola estació amb andanes curtes fa que els trens que s'hi hagin d'aturar siguin més curts.

El punt 4, bé, dir que al final el que defensem és la intermodalitat amb bus-tren, una cosa bastant lògica, perquè si no, no té gaire sentit deslligar un servei amb l'altre. I, per altra banda, els darrers punts, com veuen, focalitzem en la connexió ferroviària convencional entre l'Alt Empordà i el Rosselló. És a dir, entre Portbou i Cervera de la Maranda..., de la Marenda. La proposta que fem en aquest sentit és que tots els trens de rodalies acabin a Cervera i que els SNCF acabin a Portbou de manera que generin el màxim de connexions a banda i banda de l'Albera. A dia d'avui ho fan menys de la meitat dels trens i particularment el que proposem és instar el govern francès i a la regió occitana a fer tornar a Portbou el tren nocturn que fa diversos cops a la setmana cap a París, actualment des de Cervera.

I, per últim, demanem que es culminin els treballs per anomenar d'una vegada per tota l'estació de Cervera de la Marenda en català a tots els canals d'informació de

rodalies en comptes de Cervere, igual que es fa en català amb l'estació de la Tor de Querol-Enveig de l'R3. Una cosa que ja havíem preguntat en anteriors legislatures i que se'ns havia dit que s'havien iniciat els treballs per fer el canvi. El que demanem és que es finalitzin aquests treballs.

Gràcies.

Ah, i ara ja em poso amb les esmenes. Acceptem la número 2 i la 1, la 3 i la 4 no, com ja hem comunicat al grup del PSC.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I seguidament i com a grup esmenant del grup del partit socialista de Catalunya, té la paraula el diputat i secretari de la Mesa, el senyor Becerra.

Francesc Jesús Becerra Ramírez

Gràcies, president. Agrair la presentació d'aquesta proposta de resolució per Candidatura d'Unitat Popular, per en Dani Cornellà. Compartim pràcticament tots els punts que s'expressen. Sí que li votarem en contra en el primer punt. Li votarem en contra pel fet que –crec que ja ho coneix– que aquí és més un punt de constatar el retard, però aquest retard per part dels terminis administratius que implica per tots els *plaços* i terminis que s'han de complir no ha estat un retard excessiu en comparació amb altres obres. Coneix que el 5 de juny del 2000..., ai, a l'octubre del 2024 es va habilitar aquesta proposta de fer les obres per 20 milions d'euros pel Ministeri de Transports i que pràcticament es va licitar els següents mesos, al cap de cinc o sis mesos, amb un termini d'execució de quinze mesos i, per tant, hi ha un pressupost concret per a l'estació de Camallera de més de 5 milions d'euros, que llavors estem en el procés d'execució d'obres que en breu, quan acabi aquest termini de contractació, ja finalitzarà. Per això en aquest punt li votarem com a rebuig.

Amb la resta, no li votarem en contra. Pràcticament li votarem a favor en gairebé tots els punts. El que sí que amb les quatre esmenes que li presentàvem, agraiïm l'acceptació de l'esmena 2, però la resta d'esmenes, bé, té una justificació que consideràvem que era encertada i que intentaré en aquest minut i mig que em queda

a veure si el convenço per intentar canviar de parer. L'esmena 1, el sentit de canviar, implementar per analitzar és portar a terme o analitzar és perquè hi ha un estudi de millores de transport públic que va de l'Alt Empordà, elaborat pel Departament, que..., l'any 2024, i aquest estudi condicionava el fet de... Aquesta possibilitat que vostè expressa de fer aquesta nova línia estava condicionada a que realment puguin haver-hi aturades de tren a l'estació. Però és que hi ha una qüestió tècnica que al mateix estudi surt, que és per al dimensionament de l'estació, no permet parar el volum de trens que seria desitjable perquè aquestes línies funcionin. Per què? Perquè les línies que separen són de vuit més vuit i, en canvi, a altres estacions on sí que hi ha aquestes línies més combinades són trenta-trenta a Flaçà, a trenta-dos-trenta-dos a Girona, etcètera.

Llavors s'ha potenciat més les línies amb Figueres o amb Flaçà o amb Girona que no pas aquesta, perquè el volum de trens que es pot parar ara per ara no és suficient. Això no vol dir que el futur pugui ser viable. Per això, més que «implementar ja» dèiem «analitzar», però una mica per concordança amb l'estudi.

I se'm passa una mica el temps. Acabo, president. Les altres dos esmenes, de l'esmena 3 i el 4 que li presentàvem, anava més perquè estem parlant d'autoritats administratives diferenciades que hem d'estar en un pla igual i, per tant, una autoritat no pot «exigir» o «reclamar» amb aquestes paraules. Nosaltres li fèiem més «coordinar-nos», perquè estem parlant d'autoritats que hauríem d'estar en el mateix planell i era el sentit de les esmenes de baixar una mica més la voluntarietat a l'hora de fer-les, però ja li dic que no els votarem en tots aquests punts, del 2 fins al final, no li votarem en contra.

El president

Molt bé, diputat Becerra. I seguidament la diputada Sònia Martínez, en nom de Junts per Catalunya, té la paraula.

Sònia Martínez i Juli

Gràcies, president. Bé, nosaltres com a Junts, coincidim en què cal millorar la xarxa ferroviària de l'Empordà i també reforçar la intermodalitat. Però també vull reivindicar la feina feta, perquè el projecte de l'estació de Camallera és fruit de més de deu anys de feina incansable de l'Ajuntament i, sobretot, de l'alcalde Esteve Gironès i de la

seva insistència picant pedra amb governs de tots colors, però també gràcies a la gestió de Junts a Madrid, ara l'obra està adjudicada i els treballs estan en marxa. I sí, hi ha hagut incidències tècniques, però amb els retards històrics que arrosseguem amb Madrid, vint-i-cinc anys, per exemple, esperant el desdoblament de la N-II, doncs la veritat és que parlar d'uns mesos de retard, doncs és com gairebé còmic. Per tant, constatar el retard, doncs d'acord, però també evidenciar que les obres són una realitat gràcies a la feina municipal i també a la feina de Junts.

Sobre la línia d'autobús de Camallera a l'Escala, estem completament d'acord i, de fet, al juliol vam presentar una pregunta al Govern en relació amb aquesta proposta de l'Ajuntament de Saus, Camallera i Llampalles i a la qual també s'hi van adherir els ajuntaments de l'Armentera, de l'Escala, de Pontós, de Sant Mori, de Viladamat i Ventalló. I havíem de tenir una resposta aquest mes d'octubre, però, encara estem esperant.

Per altra banda, el projecte de Vilamallà també està a punt de licitar-se i a Sant Miquel de Fluvià la renovació de la via 4 hauria d'estar acabada abans de l'estiu, per tant, hi ha una feina en marxa. I pel que fa a la coordinació horària de Figueres, coincidim plenament amb el grup de la CUP i amb les peticions que també fa l'Ajuntament de Figueres i que es reflecteixen en la carta que han adreçat a la consellera Paneque. Els horaris d'autobusos, evidentment, no poden estar fixats rígidament a les hores dels trens, perquè si una cosa tenen aquests trens són els retards. Per tant, cal un model de freqüències de pas que garanteixi realment aquesta intermodalitat.

I bé, aprofito per recordar també que la setmana passada al Senat Junts va aconseguir aprovar l'esmena 26 a la Llei de Mobilitat Sostenible, que inclou per primer cop ajuts estatals per descarbonitzar la

Fitxer 23CTH13

flota d'autobusos interurbans.

I, finalment, sobre el punt que parla de Cervera de la Marenda, estem completament d'acord. És coherent també amb la proposta que vam presentar en el passat monogràfic d'infraestructures del mes de juliol per millorar totes les connexions amb la Catalunya Nord.

Per tant, votarem a favor, perquè coincidim amb el diagnòstic i també amb aquestes propostes, però també volem reivindicar la feina feta, perquè mentre alguns fan propostes de resolució, doncs d'altres fem la feina.

Gràcies, president.

El president

Moltes gràcies, diputada Martínez. I seguidament, diputada Llop, en nom d'Esquerra Republicana, quan vostè vulgui.

Lluïsa Llop Fernàndez

Gràcies, president. En primer lloc, des d'Esquerra reiterar la nostra aposta clara i sostinguda pel transport ferroviari. Fa anys que defensem que el tren és una eina imprescindible per garantir una mobilitat sostenible, segura i justa, i especialment en comarques com l'Alt Empordà, on la xarxa ferroviària és limitada i molts municipis continuen desconnectats i, per tant, aquesta necessitat es fa molt més punyent.

La proposta que avui debatem recull demandes històriques del territori, com la millora de l'estació de Camallera, perquè hi puguin aturar trens de mitja distància. Aquesta és una reivindicació de fa moltíssims anys que compartim plenament, que ja el 2014 el Parlament va aprovar per unanimitat aquesta moció, que Esquerra també va portar al Congrés en aquest mateix sentit, i que el 2022 es va confirmar la inversió d'Adif per adaptar les andanes. Malauradament, ho deia el diputat Cornellà, les obres havien d'estar finalitzades el 2024. Som al 2025, sembla que ara sí que s'han d'acabar de complir els terminis i finalitzar-se, però vaja, són els retards que ens tenen acostumats.

En tot cas, la viabilitat i el futur del tren s'ha demostrat, es demostra també en la mesura o com es donen facilitats als ciutadans i ciutadanes que aquesta viabilitat passi per les connexions –i abans ho veiem amb l'estació de la Secuita– amb tren i línies d'autobusos, amb l'adaptació d'andanes i amb l'increment de les freqüències

de tren. Per tant, tot allò que les administracions puguem aportar el que fa és que els usuaris responguin a l'oferta que se'ls fa i, per tant, puguin utilitzar aquest transport públic. Per tant, considerem com a molt positiva la proposta d'implantar una línia d'autobús llançadora entre l'estació de Camallera i les poblacions del voltant, perquè és evident que aquesta estació també hi donaria, hi donarà servei, com són les de Llançà, Vilamalla, Sant Miquel de Fluvià, etcètera, per evitar limitacions en el material mòbil i ampliar millorar l'accessibilitat.

Pel que fa a la coordinació horària entre els autobusos d'autobusos i trens a Figueres és una mesura també imprescindible per poder facilitar els desplaçaments quotidians. I en l'àmbit transfronterer no podem més que coincidir en la importància d'incrementar els serveis ferroviaris amb França, perquè també formen part d'aquesta mobilitat que necessita, en aquest cas tant la comarca, però també el país.

Per tant, en definitiva, des d'Esquerra Republicana aquesta proposta entenem que va en la línia del que sempre hem defensat: més inversió, més freqüències, millor connexió i una aposta decidida pel tren com a alternativa real al vehicle privat. Per això, des d'Esquerra hi donarem suport tot reclamant que les actuacions es facin amb celeritat i amb la màxima coordinació entre les administracions.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Llop. I ara, en nom del PP, la diputada Esteller, quan vulgui.

Àngels Esteller Ruedas

Moltes gràcies, senyor president. Des del Grup Popular, el nostre diputat per Girona, Jaume Veray, sempre ha fet una reclamació molt ferma sobre la necessitat de millorar la planificació i la inversió del que és totes les infraestructures del transport a Girona i una bona connectivitat entre totes les poblacions perquè els ciutadans puguin tenir un desplaçament ràpid, eficaç i en condicions. Tots aquells, com deia, quan parlem d'infraestructures i de diferents mitjans de transport, persones que es desplacen per treballar, per anar a qualsevol servei sanitari, social o qualsevol altra activitat. Per tant, al no comptar amb una bona xarxa, en aquest cas ferroviària,

dificulta molt el que molts gironins, en aquest cas de l'Alt Empordà, es troben dia a dia a l'hora de desenvolupar la seva activitat diària.

Nosaltres estem a favor de millorar el servei ferroviari, la connexió entre els municipis de Camallera, Ventalló, Viladamat, l'Escala. És un problema d'equilibri territorial perquè, com deia, són oportunitats que es perden. En ocasions s'anuncien plans, s'anuncien estudis, però les inversions no arriben. I aquest és el cas paradigmàtic que consta en aquesta proposta, com és el cas de l'estació de Camallera, no? Com consta que dona, en aquest cas, un servei a una àrea de més de 25.000 persones i aquestes obres s'havien d'haver finalitzat en l'any 24 i s'han de començar en l'any 25. Per tant, que constatem aquest endarreriment, doncs, no està malament, perquè també és una manera de posar en evidència que hi ha un alentiment a l'hora d'executar totes aquestes inversions.

El Parlament de Catalunya també fa molts anys que va aprovar moltes d'aquestes actuacions de les que avui estem parlant. Però no insistiré en aquest tema, però sí de la necessitat de millorar la connexió entre totes les comarques gironines i de l'Empordà. Estem especialment d'acord, com deia, en l'adaptació de l'estació de Camallera per als trens de mitjana distància, la creació d'una línia d'autobús llançadora que connecti l'estació de l'Escala, Ventalló i Viladamat i la prolongació i adaptació de les andanes de Llançà, Vilamalla i Sant Miquel de Fluvià per garantir aquest servei tan necessari perquè sigui segur, accessible i eficient.

Aquesta mobilitat eficient i una bona gestió perquè tothom, com deia, pugui disposar dels mitjans de transport que requereixen, és imprescindible a l'hora de poder mantenir aquest equilibri i que tant la gent jove com les diferents famílies o persones que es desplacen per treballar puguin fer-ho. I en aquest cas a l'Empordà, és una zona de Girona molt necessitada d'aquesta inversió i pensem que aquesta proposta aborda els temes necessaris a l'hora de poder-ho tirar endavant i estaré pendent també de les esmenes que finalment s'accepten. Han dit que acceptaven la número 2, que nosaltres en aquest sentit, valorem i que a veure com queda al final tota la proposició i la majoria dels punts els votarem a favor.

Gràcies.

El president

Gràcies, diputada Esteller. I seguidament diputat Bello, en nom de VOX.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Tan solo para pedir votación separada de los puntos 1 a 4 por un lado y 5 a 7 por otro.

Muchas gracias.

El president

Moltes gràcies. Votarem tot ja pel final pel que veig. En tot cas queda el senyor Mijoler per fer ús de la paraula. Té tres minutets, Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies. Sí, és possible. (*Rialles.*) A veure només per dir que evidentment compartim aquesta proposta de la CUP. Compartim la proposta en si i el tema de fons que planteja, que és que l'Empordà ha viscut massa anys amb una xarxa ferroviària que és manifestament insuficient. Estacions infrautilitzades, coordinació evidentment molt millorable entre tren i bus i unes decisions que s'han pres sovint lluny del territori. Mentre es feien grans anuncis d'alta velocitat, rodalies i regionals, el que la gent fa servir cada dia, doncs, quedaven enrere.

Per això, d'entrada, volem reconèixer la feina de fons de tots els moviments socials del món local i de la ciutadania que porta anys reclamant exactament això, més servei ferroviari, millor i millor connexió amb França. Crec que aquesta proposta recull una part d'aquestes reivindicacions i nosaltres la valorem amb la idea de que el tren ha de ser l'eix vertebrador de la mobilitat quotidiana, també a les comarques gironines.

Entrant en el detall dels acords, hi ha elements bàsics. El primer, Camallera, tenim una estació amb un potencial clar com a node comarcal i, en canvi, les obres d'adaptació per l'aturada dels trens de mitjana distància el que fan és acumular retard. Assumir aquest retard, posar-lo negre sobre blanc i exigir que es compleixin els compromisos és una qüestió de respecte institucional cap al territori.

En segon lloc, la línia d'autobús entre Camallera i l'Escala, amb parades a Ventalló i Viladamat, amb horaris pensats per fer d'aportació a l'estació, que allò que

demanem sempre és aquella coordinació de intermodalitat. Tercer, la millora de l'accessibilitat de les estacions de Llançà, Vilamalla i Sant Miquel de Fluvià, amb llançadores de dos-cents metres, amb el que això suposa també per l'accessibilitat.

En quart lloc, la coordinació dels busos interurbans de Figueres amb l'R11 i l'RG1. I cinquè, tota la part relativa a Cervera de la Marenda i la connexió transfronterera, reforçar la freqüència i la cobertura horària fins a Cervera. Coordinar-nos millor amb els serveis de l'NSCF i reclamar el retorn del tren nocturn a París no és una nostàlgia ferroviària. És entendre que l'Empordà pot ser porta d'entrada i de sortida d'una mobilitat europea sostenible i no tan sols un territori de pas per autopistes i camions.

I fins i tot el setè punt, que és aparentment menor, sobre la denominació en català de l'estació de Cervera de la Marenda als canals de rodalies, té per a nosaltres també un valor simbòlic clar, que la llengua també és servei públic, també és respecte, i també és una manera de mirar el territori. Per tant, el nostre posicionament serà clau. Hem dit votarem a favor d'aquesta proposta, perquè entenem que reforça aquesta idea d'un país connectat per tren que corregeix els desequilibris històrics a les comarques gironines i perquè planteja mesures que creiem que són concretes, factibles i que s'alineen amb el model de mobilitat que els comuns també defensem.

I ho farem també reclamant que no es dilueixin els compromisos clau amb noves capes de «Ja ho estudiarem». Si fem això, propostes com la que avui debatem no seran excepcions. Són passos coherents dins un camí que ha de ser compartit, un país que es mou en tren, que cuida dels seus territoris i que posa la mobilitat sostenible al centre de la política pública.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Mijoler. I votem directament? Aviam, algú té clar si podem votar punts junts? Senyora Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Demanaria votació separada del punt 7.

El president

Del punt 7. (*Remor de veus.*) De l'1 al 4...

Francesc Jesús Becerra Ramírez

Sí, per la nostra part.

El president

U, separat. (*Remor de veus.*)

Francesc Jesús Becerra Ramírez

Sí, 2, 3, 4, seria...

El president

I punt 7. Vinga, doncs.

Francesc Jesús Becerra Ramírez

No. Sí, canviarà. El 2 separat també.

El president

Home, ja ho enredem, això.

Francesc Jesús Becerra Ramírez

Sí.

El president

1, 1, 3-4 junts, 5-6 junts, 7 separat.

Francesc Jesús Becerra Ramírez

El 5 també separat. I el 6-7, junts.

El president

No. El 6 i el 7 separats també.

Per tant, votem junts el 3 i el 4. Vinga, doncs. O posats en aquest altra banda, enredar-ho tot ja, senyor Becerra. Però bé, vinga, votem. Punt 1.

Vots en contra?

Partit Socialista.

Abstencions?

El grup de Vox.

A favor?

Comuns, CUP, Esquerra Republicana i Junts i Partit Popular. Perdó, perdó. Ai, no, és que com que heu parlat tant abans, m'ha marxat del cap. Vinga, vinga. El punt 2.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Socialista i Vox.

Vots a favor?

Grup Popular, Junts, Esquerra Republicana, CUP i Comuns.

Punts... Perdó, 11 a favor, 6 abstencions, s'aprova.

Punts 3 i 4 junts.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Perdó, abstenció hi havia el senyor Bello, de Vox. I vots a favor, la resta.

Saltem al punt 5.

S'aprova, no? Sí.

El punt 5.

Vots en contra?

Abstencions?

Perdó. El grup de Vox en contra al punt 5.

Abstencions?

Vots a favor?

La resta de grups. S'aprova.

Punt 6.

En contra?

Senyor Bello, de Vox.

Abstencions?

Del Partit Socialista.

I a favor?

La resta de grups. Per tant, s'entén que s'aprova.

I per últim, hi ha el punt 7.

Vots en contra?

El senyor Bello de Vox.

Abstencions?

Partit Popular i Partit Socialista.

I a favor?

La resta de grups, Junts Esquerra Republicana, CUP i Comuns, 9 vots a favor i queda aprovat.

**Proposta de resolució sobre els negocis establerts en habitatges
i locals buits a peu de carrer**

250-00358/15

Vinga, doncs. Una vegada aclarit aquesta, passem ja a l'última proposta de resolució sobre els negocis establerts en habitatges i locals buits a peu de carrer. Aquesta és una proposta que presenta el grup de Junts, que la fa el Salvador Vergés.

Salvador Vergés i Tejero

Jo mateix.

El president

Endavant, Salvador.

Salvador Vergés i Tejero

Molt bé. Doncs moltes gràcies, president! A veure la proposta de resolució que avui presentem em fa especial il·lusió perquè és una idea, sincerament, que jo mateix tenia de fa anys i ara que tinc l'oportunitat com a diputat de portar-la aquí a la Comissió de Territori, doncs per mi és un honor veure si la podem debatre i, evidentment, la podem aprovar, no?

Parteix d'una paradoxa, que és que amb el problema tant greu que tenim en l'habitatge al nostre país, resulta que en molts pobles i ciutats de Catalunya observem –almenys és el cas d'Olot, que és el que conec bé, com a olotí, no?– però que hi ha negocis tipus gestories, consultoris mèdics, acadèmies de música, advocats, etcètera, que estan situats el seu negoci en plantes superiors d'edificis que s'havien concebut originalment com habitatges i, per tant diguem-ne, compleixen totes les condicions d'habitabilitat i, en canvi, a peu de carrer, les plantes baixes tenim molts, i cada cop més, locals comercials

Fitxer 23CTH14

buits, perquè evidentment el comerç ha anat evolucionant, grans superfícies, comerç *online*, etcètera. És una llàstima, però perdem teixit de comerç tradicional i que, en canvi, aquests locals, si tu vols reconvertir-los via modificació de normativa en habitatges, és molt complicat, perquè és molt complicat, diguem-ne, físicament que totes les estances puguin estar airejades i puguin tenir llum natural. Per tant, benvinguts siguin aquells locals que es poden reconvertir en pisos, però no és fàcil.

Per tant, tenim aquestes dues realitats. Llavors nosaltres simplement què és el que el que proposem? Doncs proposem, de cap manera diguem-ne, obligar. No estem parlant d'ara aquí farem una llei per obligar. En absolut. Tothom té la llibertat d'ubicar-se on sigui. Hi ha gent que, a més a més, negocis que fa molts anys que són allà mateix, però sí que fer un estudi per veure quines opcions tenim des de l'administració per incentivar, per acompanyar, per ajudar a traslladar aquests negocis o determinats d'aquests negocis o els que sigui possible alliberant aquests pisos que podrien passar a ser habitatge i ubicar-los en aquests locals a peu de carrer. A vegades estaran al mateix barri i a vegades el problema no està ubicat en

el mateix barri. Però ubicar aquests negocis en aquests locals de planta baixa que igualment tenim buits i, per tant, recuperar la vida dels nostres carrers, home, doncs podria ser una opció, no?, una solució que permetés matar dos ocells d'un tret.

Per tant, nosaltres el que proposem és això. No estem dient d'obligar ningú, però sí de per què no? Creiem que és lícit, legítim i que és lògic, que té lògica, d'estudiar aquesta qüestió simplement d'això, ajudar a veure si podem traslladar alguns d'aquests negocis de pisos a locals i poder alliberar habitatge i emplenar locals comercials que ara tenim buits.

Pot ser que no sigui el cas de Barcelona. Ja dic jo, és el cas d'Olot, crec que sí, d'altres pobles i ciutats mitjanes de Catalunya que crec que també tenen aquesta problemàtica, jo crec que sí, potser Barcelona té una idiosincràsia diferent. Per això dic de plantejar simplement aquest estudi. Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Vergés. I seguidament i en nom del PSC, com a esmenant, té la paraula la diputada Eva Candela.

Eva Candela López

Moltes gràcies, president. I gràcies al grup de Junts per haver presentat aquesta proposta de resolució. L'esmena realment que hem presentat és molt senzilla i per a donar-li inclús més cos a la proposta que havíem fet, com que s'entengués que és una mesura a sumar a la gran problemàtica que tenim de l'accés a l'habitatge, que tots hem de sumar. Com ja sabeu, des del Govern es treballa amb accions a curt termini, a mitjà termini, a llarg termini, i creiem que totes les solucions s'han d'estudiar i totes s'han d'abordar perquè tenim un problema molt gran.

Jo, de tota manera, crec que aquesta proposta que fa Junts és una proposta que és molt diferent, ja ho deia el diputat Vergés, als diferents municipis, que pot ser molt diferent i que és una problemàtica que a cada ajuntament haurà també de mirar de resoldre dintre del seu planejament i de les seves ordenances. Perquè les casuístiques són molt diferents. I si recordeu fa uns anys, potser bastants ja, perquè els anys passen molt de pressa, vam fer tot al revés en els municipis. Hi va haver un moment que hi havia una proliferació d'entitats financeres i de despatxos de serveis

a les plantes baixes que feia que en els centres històrics, en els centres comercials de les ciutats, dels pobles, dels barris, el comerç de proximitat no pogués ser-hi, perquè hi havia unes altres activitats i vam fer tot al revés.

Vam dir a molts municipis: Prohibits aquests usos, perquè el que volíem era comerç, però evidentment ens hem d'adaptar, a més, a les circumstàncies que hi ha ara. Alguns van anar a les plantes primeres dels edificis, inclús segones, dentistes, advocats, que s'hi van anar posant aprofitant, com deia el diputat Vergés, aquells habitatges adaptant-ho una miqueta i es van traslladar a plantes primeres i inclús segones d'edificis. I ara ens hem..., hem de tornar qüestions enrere, segurament perquè puguin encabir-hi habitatges i ens hem d'anar adaptant a les circumstàncies que hi ha en cada moment.

Jo crec que és un bon tema a estudiar. Crec que l'hauran d'estudiar molts municipis per això, que potser amb el que podrà ajudar el Govern de la Generalitat en el seu moment serà amb aquestes ajudes, no?, per facilitar que hi puguin haver aquests trasllats, però que en cada municipi serà diferent: els eixos comercials, la densitat d'habitatges, si és que hi va haver canvi d'ús, si no n'hi va haver en el seu moment, quin tipus d'activitat, de llicència ambiental o de comunitat se'ls va demanar? Vol dir que s'obre un ventall molt ampli per poder estudiar tot això.

Però de tota manera, jo crec que benvinguts a estudiar com podem fer-ho sense intentar, com deia el diputat, ni generalitzar, ni obligar a ningú a que faci aquest canvi si està legalment emplaçat. A més, que aquesta seria una altra qüestió. I també veure en cada municipi quins són els usos compatibles o quins són els usos complementaris que cada planejament dona a cada municipi. En tot cas, benvingut i a treballar per facilitar l'accés a l'habitatge de tothom.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputada Candela. I seguidament... (*Remor de veus.*) No, no, no, no li doni idees, que si se'm quadra, sí, després em ve la diputada Capella, que jo ja vaig trampejant com puc. (*Rialles.*) Diputada Capella, té la paraula.

Ester Capella i Farré

Gràcies, president. No vull tirar aigua al vi de la il·lusió del diputat Vergés, perquè aquesta idea l'hem tingut molts abans i, entre d'altres coses, la portàvem als programes electorals municipals a les darreres eleccions municipals. En tot cas, benvinguda una opció més per tal de garantir el dret a l'habitatge. Benvinguts, doncs, també la proposta d'opcions noves per tal de garantir el dret a l'habitatge, recuperar els usos de determinats habitatges que han estat destinats a, en aquest cas, a activitats econòmiques que no s'adiuen amb la finalitat pròpia d'un habitatge.

També faig una mica de memòria perquè, com molt bé apuntava la senyora Candela, la complexitat que comporta aquesta anàlisi que vostè feia, deia: «No, jo m'ho miro des d'Olot, però és replicable a moltes de les ciutats mitjanes del país, sobretot a la capital», entenent també que determinades activitats de professionals liberals estava prohibit estar a peu de carrer. Per tant, es van haver de modificar en el seu moment –penso en el meu sector– es van haver de modificar les ordenances municipals i, per tant, també que estiguessin en els principals i les primeres plantes en el cas o els supòsits de Barcelona i d'altres indrets del país. Però és veritat que cal analitzar bé la normativa que en aquests moments està vigent, què diuen cada una de les ordenances municipals respecte a la utilització de determinats locals a peu de carrer, locals de negoci a peu de carrer. I, en aquest sentit, cal tenir un estudi seriós.

Però és veritat que, efectivament, hem de tornar... Abans ho deia, no?, roda el món i torna al Born. Efectivament, els habitatges, doncs si allò que ha estat construït en sòl que ha d'anar destinat..., sòl residencial i, per tant, vol dir que hi han de viure les persones de forma permanent. I, en aquest cas la llei del sòl, la planificació urbanística, etcètera, ja delimita on s'han de produir les activitats i les diferents activitats. Per tant, hem d'acurar i hem de tornar a remirar i mirar tot allò que passa amb relació a l'habitatge.

Per tant, benvinguda la proposta, però benvinguda també en el supòsit de que sigui una mesura més i que, a més a més, es faci els estudis pertinents per poder veure, tenint en compte també, doncs, cada municipi, cada ciutat mitjana, petita, mitjana i en aquest cas la capital del país, doncs que té també uns condicionants que a vegades no són menors a l'hora de establir què ha de passar en cada indret de la ciutat o poble del nostre país. Per tant, nosaltres hi votarem favorablement.

El president

Moltes gràcies, diputada Capella. I ara, en nom del Partit Popular, diputada Esteller, té la paraula.

Àngels Esteller Ruedas

Sí. Moltes gràcies, senyor president. El grup Popular ha mirat amb molt d'interès aquesta proposta perquè, de fet, aborda dos problemes molt importants, d'una banda, la falta d'oferta, vull dir, la disponibilitat d'habitatge i, per altra banda, els locals que estan buits, quin ús se'ls pot donar quan el comerç no té capacitat o no té voluntat d'ocupar-los? Per tant, des d'aquesta visió nosaltres entenem la bona intenció d'aquesta proposta i les dificultats també a l'hora de portar-les a terme, perquè des del grup Popular considerem que és del tot necessari que tothom tingui la llibertat de decidir l'ús que se li dona a l'habitatge, que en aquest cas té la seva propietat o la seva disposició. I totes les persones, com dèiem, professions liberals, serveis, etcètera, s'han anat instal·lant en pisos, en ocasions perquè també les normatives impedié que es poguessin instal·lar en plantes baixes.

Avui en dia l'escenari ha canviat. A Barcelona ciutat, per exemple, tenim més de set mil locals buits, fet que fa que molts barris es queixin de que no tenen aquesta cohesió social que donen els locals oberts amb activitat econòmica i, per tant, a vegades també genera uns altres problemes col·laterals. I cal veure de quina manera aquests locals poden tenir un ús. Fins i tot en ocasions s'ha parlat de la possibilitat de que es puguin canviar també normatives i cèl·lules perquè puguin ser habitats. Penso que és millor el trasllat de determinades activitats, però en aquest sentit calen coses de caràcter incentius, com ho ha dit també, ho ha apuntat el diputat Vergés. Els incentius no són menors perquè el cost de traslladar i les condicions dels locals no són les mateixes. I, per altra banda també, la part de la rehabilitació dels locals també és d'una gran dimensió i d'un alt cost. I després també si no es millora tota la part burocràtica d'agilitzar permisos i llicències i de capacitat a l'hora de poder-lo adaptar, també.

Vull dir que aquí és molt necessari fer un estudi per veure quines capacitats hi ha, quins marges de maniobra hi ha, tenint en compte, per exemple, a Barcelona, que és el que conec més, milers i milers i milers de pisos estan ocupats per aquestes

activitats. Si tinguéssim la capacitat d'alguns d'ells per recuperar-ho per habitatge, també seria tenir més capacitat a l'hora de poder disposar d'ells. Però tot això s'ha d'estudiar, s'ha de valorar quina és la millor manera i que hi hagin incentius suficients perquè sigui prou atractiu per una persona que té una activitat a un pis el poder-se traslladar sense costos afegits i amb una disponibilitat de locals, amb la capacitat de poder tenir les condicions que requereix la seva activitat.

Dit això, aquí també hi ha dos línies que cal abordar, com és el fracàs de les polítiques d'habitatge del Govern, que hem de buscar vies per poder disposar d'habitatge perquè les seves polítiques estan enfonsant tota l'oferta d'habitatge, i també les seves polítiques comercials, que per molt que diguin i per molt que es queixi l'esquerra de les dificultats del comerç, ells mateixos, amb les seves polítiques, l'enfonsen, amb els costos i els impostos, la burocràcia, les prohibicions, els plans d'usos restrictius.

Per tant, jo penso que aquí s'ha de fer una valoració. Avui estem constatant que no hi ha habitatge. Estem constatant que no hi ha comerç, però caldria primer resoldre les causes que fan que no hi hagi habitatge i les causes que fan que el comerç tanqui. Per tant, és una reflexió que deixo oberta, senyor president, però que dir que votarem a favor d'aquesta proposta.

El president

Molt bé, diputada Esteller. I seguidament el diputat Bello en nom de Vox.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Pues esta propuesta que tiene como objetivo que negocios situados en potenciales viviendas se muden a locales comerciales vacíos es de suponer que está bien intencionada, pero nos genera muchas dudas. Aunque lo ha negado en su intervención el portavoz de Junts, aquí creemos que hay un intervencionismo en cubierto, ya que parece que la administración deba orientar –y miedo da, depende de cómo se haga esta orientación– dónde se deberán instalar los negocios o las actividades profesionales.

Desde VOX, creemos que los empresarios y autónomos no necesitan que la Generalitat le diga dónde ubicarse, sino libertad y seguridad para hacerlo donde

quieran. Hay que recordar que la Generalitat y los ayuntamientos llevan muchos años sin construir vivienda protegida y no parece que esta propuesta vaya a ayudar a solucionar este problema de falta de viviendas. Y también hay que recordar, también se ha dicho anteriormente, que hay más locales vacíos porque se castiga al pequeño comercio con impuestos y con trabas administrativas innecesarias. Pues bien, aunque entendemos el objetivo de la propuesta, desde VOX nos vamos a abstener, porque esta propuesta nos parece sólo estética y que no es una solución real.

Muchas gracias.

El president

Gràcies, senyor Bello. Seguidament té la paraula el diputat Mijoler en nom dels Comuns.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bé, agraïm aquesta proposta. Nosaltres creiem que afronta dues cares del mateix problema: pisos que han deixat de ser habitatge perquè acullen activitats professionals i alhora, doncs, locals buits a peu de carrer que expressen la crisi del comerç de proximitat, del teixit econòmic dels barris i que per a nosaltres també és un element que no afavoreix la cohesió social. I aquí, per tant, compartim el diagnòstic de Junts o en part. Tenim un urbanisme i un mercat immobiliari que

Fitxer 23CTH15

no han sabut acompanyar bé els canvis que han sofert les nostres ciutats i viles, socials, demogràfics, econòmics. Però també creiem que cal dir amb claredat que aquesta situació no és només un desajust logístic. És un resultat de deixar durant molts anys que el mercat faci i desfaci, i de no garantir el dret a l'habitatge com això, com un dret, i de no protegir prou el comerç de proximitat davant la pressió de les grans superfícies, de les plataformes digitals, etcètera.

Però val a dir també que aquesta proposta és només una peça molt parcial del que han de ser les polítiques públiques d'habitatge a l'altura del que viu el país. Perquè si el que volem és atacar de veritat l'arrel del problema, doncs parlem de rehabilitació massiva del parc, de contenció i regulació dels lloguers, de construcció d'habitatge protegit, de parc públic de lloguer, d'habitatges dotacionals per a joves, per a gent gran i col·lectius vulnerables, de prevenir i limitar la compra especulativa d'edificis sencers, de posar condicions clares als habitatges d'ús turístic i d'activar tots els instruments contra l'habitatge buit.

Tanmateix, el dret a l'habitatge no es garantirà només movent despatxos d'un lloc a un altre. Si alliberem habitatges, però continuem amb preus desbocats, amb fons voltors comprant blocs sencers, amb milers de pisos buits en mans de grans tenidors o de la Sareb, amb salaris que no arriben per pagar lloguers dignes, no haurem resolt el problema de fons. Per tant, el que cal és parc públic de lloguer, regulació de preus, mobilització de l'habitatge buit i una política fiscal valenta.

D'altra banda, la revitalització dels locals a peu de carrer tampoc s'aconsegueix només reubicant aquestes activitats professionals, perquè si els nous lloguers comercials no són assequibles, si no hi ha planificació de barri, si no es dona suport a l'economia social i solidària, a la cultura i als serveis de proximitat, també correm el risc de substituir persianes abaixades per un model de ciutat que sigui monocultiu només per a qui s'ho pugui permetre.

En definitiva, val a dir, compartim la preocupació per aquest degoteig de locals tancats i per la pressió sobre l'habitatge. Coincidim que cal explorar fórmules per aprofitar millor el parc edificat existent com aquesta, però insistim que aquest debat s'ha d'inscriure en una estratègia global d'habitatge i de comerç urbà de proximitat, sinó seria només un pedaç.

Aquí ara els faig *spoilers*. L'article 53 de la Llei de comerç, que ara s'està tramitant en ponència a aquest Parlament la seva modificació, hi ha una esmena presentada pel grup parlamentari de Junts, precisament, i que amb una transacció a la pròpia ponència, aquí veig també la diputada Esteller, que també forma part, d'una proposta dels comuns, tindrem un redactat que serà dintre de les obligacions del Govern – esperem que vagi així– dintre de les obligacions del Govern per promoure aquest

comerç local, doncs diu: «Promoure el trasllat d'activitats econòmiques que actualment es desenvolupen en immobles aptes per a l'habitatge en locals comercials en planta baixa de la trama urbana». Per tant, jo crec que va en el sentit d'aquesta proposta, també de Junts.

Si el Govern assumeix aquest encàrrec, jo només li demano que ho faci de la mà dels ajuntaments, sobretot, com també s'ha dit, dels col·legis professionals, del comerç de proximitat, de l'economia social, del moviment veïnal i de tots aquells actors que fa anys que treballen per tenir uns barris vius, amb un habitatge digne i amb uns locals oberts i plens de vida.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Mijoler. Diputat Vergés, entenem que...

Salvador Vergés i Tejero

Sí, simplement per dir que sí, que acceptem l'esmena i agrair a tots les intervencions.

El president

Molt rebé, doncs vinga. Passem a votació la darrera proposta de resolució.

Vots en contra?

Abstencions?

Abstenció del senyor Bello.

Vots a favor?

Grup dels socialistes, grup dels Comuns, grup d'Esquerra, grup del PP i grup de Junts. Per tant, queda aprovada.

Cuideu-vos molt. Aixequem la sessió.

La sessió s'aixeca a...