

## ACTA DE LA COMISSIÓ D'ECOLOGIA, URBANISME I MOBILITAT

**Sessió de 15 de novembre de 2017**

A la sala President Lluís Companys de la casa de la ciutat, el 15 de novembre de 2017, s'hi reuneix la COMISSIÓ D'ECOLOGIA, URBANISME I MOBILITAT, sota la presidència de l'Im. Sr. Daniel Mòdol i Deltell. Hi assisteixen les Imes. Sres. i els Ims. Srs.: Janet Sanz Cid, Mercedes Vidal Lago, Agustí Colom Cabau, Jordi Martí i Galbis, Raimond Blasi i Navarro, Santiago Alonso Beltran, Koldo Blanco Uzquiano, Jordi Coronas Martorell, Xavier Mulleras Vinzia, Maria José Lecha González i Gerard Ardanuy i Mata, assistits per l'assessor jurídic, Sr. Joan Caparrós Hernández, que actua per delegació del secretari general i que certifica.

També hi són presents les Sres. i els Srs.: Ángel Sánchez, director general de BIMSA; Manuel Valdés, gerent adjunt d'Infraestructures i Mobilitat, i Frederic Ximeno, comissionat d'Ecologia.

Excusen la seva absència les Imes. Sres. i els Ims. Srs: Josep Maria Montaner Martorell, Francina Vila i Valls i Alfred Bosch i Pascual.

S'obre la sessió a les 16.34 h.

I) Aprovació de l'acta de la sessió anterior  
*S'aprova.*

II) Part Informativa

a) Despatx d'ofici

En compliment del Decret d'Alcaldia, de 13 de juny de 2015, ES COMUNIQUEN les resolucions següents:

- 1.- (2061/2017) Districte de Sant Andreu  
Del gerent municipal, de 9 d'octubre de 2017, que adjudica a Talher, SA el contracte per al servei d'implementació i desenvolupament ambiental DTE09, per als exercicis 2017-2019, i per un import de 173.103,25 euros.

Acord de la Comissió de Govern de 19 d'octubre de 2017:

- 2.- (5BD 2016/157) APROVAR definitivament el Projecte d'urbanització dels jardins de la finca de Can Ferrer, al carrer Alfons XII 42-48, Fase 1, al Districte de Sarrià-Sant Gervasi de Barcelona, d'iniciativa municipal, d'acord amb l'Informe Tècnic del Projecte que figura a l'expedient administratiu i que aquests efectes es dona per reproduït, amb un pressupost de 564.516,62 euros, el 21% de l'impost del valor afegit (IVA) inclòs, d'acord amb allò que preveu l'article 72 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya; PUBLICAR aquest acord al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOPB), a la Gasetta Municipal i al Tauler d'Anuncis de la Corporació;

ENCARREGAR a la societat municipal BIMSA la gestió de l'actuació i DONAR-NE compte a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat.

Acords de la Comissió de Govern de 26 d'octubre de 2017:

- 3.- (17PL16507) APROVAR inicialment, de conformitat amb l'article 68.1,a) de la Carta Municipal de Barcelona, el Pla Especial Urbanístic per a la regulació de l'equipament docent situat als Jardins dels Tres Tombs, al barri de Sant Antoni, promogut pel Consorci d'Educació de Barcelona; EXPOSAR-LO al públic pel termini d'un mes; SOTMETRE'L al Consell Municipal per a la seva aprovació definitiva; i DONAR-NE compte a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat.
- 4.- (17PL16510) APROVAR inicialment, de conformitat amb l'article 68.1,a) de la Carta Municipal de Barcelona, el Pla Especial Urbanístic per a la regulació de l'equipament assistencial situat al carrer 60 núm. 9 de la Zona Franca, promogut per Barcelona d'Infraestructures Municipals SA/BIMSA; EXPOSAR-LO al públic pel termini d'un mes; SOTMETRE'L al Consell Municipal per a la seva aprovació definitiva; i DONAR-NE compte a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat.
- 5.- (17PL16508) APROVAR inicialment, de conformitat amb l'article 68.1,a) de la Carta Municipal de Barcelona, el Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació de l'equipament situat a la plaça de Sarrià 1-4, al barri de Sarrià, promogut per Barcelona d'Infraestructures Municipals SA/BIMSA; EXPOSAR-LO al públic pel termini d'un mes; SOTMETRE'L al Consell Municipal per a la seva aprovació definitiva; i DONAR-NE compte a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat.
- 6.- (17GU22) APROVAR definitivament, a l'empara de l'article 119.3 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i l'article 164.2 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme el Projecte de reparcel·lació voluntària, en la modalitat de compensació bàsica, del Polígon d'actuació urbanística del Pla de millora urbana "Sector S.09 Hortal" al barri del Carmel i entorns, formalitzat en escriptura pública autoritzada el 23 de maig de 2017, davant el Notari de l'Il·lustre Col·legi Notarial de Catalunya, el senyor Ildefonso Sánchez Prat, amb núm. 1496 del seu protocol. APROVAR, a l'empara de l'article 164 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, l'escriptura pública d'apoderament especial atorgada el 23 de maig de 2017, davant el Notari de l'Il·lustre Col·legi Notarial de Catalunya, el senyor Ildefonso Sánchez Prat, amb núm. 1497 del seu protocol. DONAR trasllat a la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, de la documentació relacionada a l'article 192 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, als efectes de la inscripció, en el Registre d'Entitats Urbanístiques Col·laboradores, de l'escriptura d'apoderament. PUBLICAR aquest acord al Butlletí Oficial de la Província i en un dels diaris de més circulació de la província, i NOTIFICAR-LO individualment a cadascun dels interessats. DONAR-NE compte a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat.
- 7.- (17PL16506) APROVAR inicialment, de conformitat amb l'article 68.1,a) de la Carta Municipal de Barcelona, el Pla Especial Urbanístic per a la regulació de l'equipament docent situat al carrer Pedrosa núm. 16-20, promogut pel Consorci d'Educació de Barcelona; EXPOSAR-LO al públic pel termini d'un mes; SOTMETRE'L al Consell Municipal per a la



seva aprovació definitiva; i DONAR-NE compte a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat.

- 8.- (17PL16505) APROVAR inicialment, de conformitat amb l'article 68.1,a) de la Carta Municipal de Barcelona, el Pla de Millora Urbana de Ciutat de Granada 68, promogut per Immobiliària Castrejana SL; EXPOSAR-LO al públic pel termini d'un mes; SOTMETRE'L al Consell Municipal per a la seva aprovació definitiva; i DONAR-NE compte a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat.

Acords de la Comissió de Govern de 3 de novembre de 2017:

- 9.- (17GU19) APROVAR definitivament, a l'empara de l'article 119.2.a) del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, el Projecte de reparcel·lació, en la modalitat de cooperació, del PAU del Pla especial urbanístic i de millora urbana de l'entorn dels Jardins de Màlaga, formulat per Lidl Supermercados, SAU, que incorpora les modificacions derivades de l'acord d'aprovació inicial. DETERMINAR, de conformitat amb l'article 153 del Reglament de la Llei d'urbanisme, que la fermesa en via administrativa de l'acord d'aprovació definitiva del Projecte de reparcel·lació, produirà essencialment els efectes econòmics i jurídics continguts a l'article 127 del Text refós de la Llei d'urbanisme, i per tant, entre d'altres, la cessió, en ple domini i lliure de càrregues, a l'Administració actuant dels terrenys de cessió obligatòria per a llur afectació als usos previstos en el planejament. SUPEDITAR l'executivitat d'aquest acord d'aprovació definitiva del Projecte de reparcel·lació i, en conseqüència la seva publicació i notificació personal als interessats, a l'aprovació definitiva del projecte d'urbanització, de conformitat amb l'article 125 del Reglament de la Llei d'urbanisme PUBLICAR aquest acord en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona i en un dels diaris de més circulació de la província, i NOTIFICAR-LO individualment als interessats afectats. DONAR-NE compte a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat.
- 10.- (17SD0320P) Primer.- APROVAR inicialment el Projecte d'urbanització del carrer Pujades, 428-448 de Barcelona promogut per Fernando Poo Mar, SL per a la cessió d'un total de 3.137,57 m2 d'espais lliures de conformitat amb allò establert en el planejament vigent que s'executa (Pla de Millora Urbana de la finca situada al carrer Pujades, núm. 428-448 de Barcelona, aprovat definitivament el 25 de juliol de 2014) per un import de 422.650,64 euros (21% del valor afegit inclòs) d'acord amb les condicions que consten a l'informe de conformitat tècnica (ITP) de data 22 de setembre de 2017 amb classificació B, que consta a l'expedient i que es dona per reproduït, de conformitat amb l'article 235.2 del Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei Municipal i de règim local de Catalunya. Segon.- SOTMETRE'L a informació pública durant un termini d'un mes, a comptar a partir del dia següent al de la seva publicació al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOPB) i en un diari dels de més circulació de Catalunya, termini durant el qual es podrà examinar i formular-hi les al·legacions pertinents. Tercer.- DETERMINAR que un cop transcorregut el termini d'informe pública si no s'han presentat al·legacions en contra, el mateix s'entendrà aprovat definitivament sense la necessitat d'adoptar-se un nou acord d'aprovació definitiva. Quart.- NOTIFICAR-LO als interessats en aquest procediment. Cinquè.- DONAR-NE compte a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat.
- 11.- (09-CONV-565/2017) APROVAR el conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Barcelona i el Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona per a la modificació de projecte i

construcció de les obres de l'equipament-c de la MPGM de les Casernes de Sant Andreu al carrer Antoni Santiburcio, 2 de Barcelona; FACULTAR la regidora del Districte de Sant Andreu per a la signatura de l'esmentat conveni, així com la de tots aquells documents que se'n derivin; DONAR-NE compte a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat.

El Sr. ARDANUY sol·licita tenir accés als expedients 3 i 7, relatius a plans especials urbanístics d'equipaments vinculats a escoles bressol.

b) Mesures de govern

1.- Estratègia de mobilitat turística de Barcelona.

El Sr. MÒDOL recorda que el ponent disposa de 6 minuts; la resta de grups, de 3 minuts, i el regidor no adscrit, d'1 minut.

El Sr. COLOM manifesta que l'estratègia de mobilitat turística que presenten es configura a través d'un document que analitza de manera exhaustiva les característiques de la mobilitat turística a la ciutat i que presenta tot un conjunt de propostes d'actuació amb l'objectiu de fomentar un mode de visita responsable i compatible amb la mobilitat quotidiana, garantir un ús racional i coherent dels sistemes de transport, i donar resposta a l'estratègia de gestió de la destinació. Explica que es tracta d'un treball que s'ha fet conjuntament des de Mobilitat i Turisme per tal de donar resposta simultàniament als requeriments del Pla de mobilitat urbana (PMU), posant en relleu la mobilitat dels turistes de cara a la seva propera revisió, així com als reptes i objectius del Pla estratègic de turisme del 2020, que vetlla per garantir la sostenibilitat de la destinació. Assenyala que les reunions amb els diversos agents i la ciutadania s'han fet a través d'un treball conjunt del Pacte de mobilitat i del Consell de Turisme i Ciutat de Barcelona.

La Sra. VIDAL recorda que s'ha facilitat tota la documentació als grups i que, de fet, el document complet està penjat al web. Explica que ja s'han reunit amb un parell de grups municipals per tractar aquest tema i esperen conèixer la disponibilitat de la resta de grups per fer-ho.

Afirma que aquesta estratègia de mobilitat turística ha servit sobretot per fer una diagnosi de l'estat de la mobilitat turística a la ciutat, que era una cosa que feia molta falta. Explica que ara saben que hi ha 23 milions de persones a l'any que visiten la ciutat, fet que implica unes 150.000 persones al dia i 220.000 en l'època punta. Destaca que els turistes es mouen de manera molt sostenible, amb un repartiment modal encara més sostenible que el que es dona a la ciutat, ja que un 49% es desplaça en transport públic i un 46% en modes no motoritzats, sobretot a peu. Afirma que això fa que fonamentalment hagin de prendre mesures sobre el transport públic per tal de facilitar el moviment dels turistes, sense que això impliqui una major incomoditat i unes externalitats negatives sobre la ciutat. Assenyala que es tracta de mesures com revisar la política tarifària del sistema del transport públic per repartir les càrregues molt millor; avançar en un model de regulació i millora de la mobilitat i l'aparcament dels autocars turístics a la ciutat, i repensar el servei de bus turístic.

El Sr. BLASI agraeix la presentació de la mesura. Manifesta que a priori els sembla interessant, tot i que els continua preocupant la visió que el Govern té del turisme. Afirma que es tracta d'una visió negativa de la qual a vegades es desprèn una certa turismofòbia, i que els preocupa que aquesta visió acabi influint en l'execució del desenvolupament de les accions de



l'estratègia presentada. Manifesta que, per al Grup Municipal Demòcrata, el turisme no és un problema, però s'ha de gestionar correctament.

Explica que el sorprèn que el Govern descobreixi de cop i volta que el turisme té una mobilitat més sostenible que la que es produeix a la ciutat. Es refereix també a la preocupació del Govern perquè el cost de la T-10 tingui repercussió en el conjunt del turisme i la ciutadania, cosa que opina que té a veure amb la seva visió negativa del turisme. Manifesta que també els preocupa la visió negativa dels autocars, quan aquests no deixen de ser un transport col·lectiu i és millor que els turistes vagin en autocar que no pas en vehicle privat. A més, afirma que és també una manera d'ajudar a regular l'excés dels turistes que van a peu. D'altra banda, explica que entenen que cal regular els ginys, però que els preocupa que no es faci cap tipus d'intervenció respecte als col·lectius que utilitzen la ciutat com si fos un circuit esportiu alternatiu.

Conclou que l'important és que el Govern hagi tornat a creure en les *smart cities*, ja que fins ara no hi creia, i que la seva feina real serà reforçar aquelles línies de transport públic que estan saturades per la concentració turística.

El Sr. BLANCO agraeix als regidors de Turisme i de Mobilitat que els hagin presentat conjuntament aquesta mesura de govern. Assenyala que no farà una valoració detallada de totes les mesures per falta de temps, però que expressarà algunes conclusions que han extret de la lectura de l'informe.

En primer lloc, remarca que no s'ha de tractar la mobilitat turística com una cosa excepcional, sinó com una mobilitat que està completament integrada en la mobilitat general de la ciutat, tret de casos molt excepcionals, com les quatre línies d'autobús turístic. En aquest sentit, manifesta que, des del Grup Municipal de Cs, estan d'acord que segregar l'ús turístic de l'ús quotidià del transport públic no seria beneficiós per a la ciutat.

En segon lloc, destaca que la mobilitat turística és fins i tot més sostenible que la mobilitat quotidiana, ja que el 90% dels desplaçaments que fan els turistes a la ciutat són a peu o en transport públic. Afirma que aquesta dada ja és en si mateixa positiva i que el que cal fer és mantenir aquesta tendència i incentivar-la.

En tercer lloc, manifesta que en general la mobilitat a Barcelona funciona bé, tot i que hi ha aspectes millorables sobretot pel que fa a la gestió. En relació amb això, assenyala que el problema de la mobilitat turística és l'estacionalitat i la concentració dels fluxos turístics al voltant d'uns determinats llocs d'interès.

Afirma que, si bé coincideixen en línies generals amb el diagnòstic i amb les estratègies que planteja el Govern, tenen dubtes i algunes diferències de criteri respecte a mesures concretes. Assenyala que se centrarà només en la mesura que potser és més destacable, que és el canvi en el sistema tarifari. Manifesta que coincideixen en el diagnòstic que la T-10 és el títol de transport més subvencionat i el que més utilitzen els turistes, i que a través de les tarifes del transport públic no s'arriba a cobrir ni el 50% del cost total del sistema i, per tant, seria desitjable una major aportació, perquè la diferència s'ha de complementar mitjançant aportacions de totes les altres administracions de l'Estat. Explica, però, que no estan segurs que l'augment de la T-10 que es proposa sigui útil, ja que és majoritàriament utilitzada per tots els barcelonins i dubten que canviar l'ús de la T-10 per la T-Mes sigui una mesura que satisfaci els barcelonins. Opina que es podrien buscar altres mesures per assolir el mateix objectiu a partir de l'aplicació de la T-Mobilitat.

Conclou que es congratulen de tenir una bona qualitat de transport públic, i que restaran atents a les mesures concretes que s'aplicaran d'ara endavant.





El Sr. CORONAS manifesta que, des del Grup Municipal d'ERC, agraeixen la presentació d'aquesta mesura de govern, que serveix com a primer pas per començar a tractar la mobilitat turística com un dels principals reptes de la gestió de Barcelona com a destinació turística.

Explica que, després del debat sobre l'allotjament turístic, creien que era necessari l'impuls d'una proposta d'estratègia que posés èmfasi en com millorar la gestió dels espais de gran aflluència, el sistema tarifari del transport públic i un repartiment modal que integrés la visió turística en la seva planificació. Recorda que, de fet, el seu grup ja va proposar a l'inici del mandat un Pla de mobilitat turística en el qual posava de manifest que el Pla especial urbanístic d'allotjaments turístics (PEUAT) era una eina necessària, però només suposava un pedaç a l'hora de repensar la gestió integral de Barcelona com a destinació. En aquest sentit, remarca que, dels 30 milions de visitants anuals que rep la ciutat, la meitat no hi pernocta però segur que efectua algun desplaçament per la ciutat.

Afirma que, per tant, a priori valoren positivament la reestructuració del sistema tarifari que permetrà la T-Mobilitat, que serà més útil per poder reduir la subvenció del títol més venut actualment entre els turistes, la T-10; l'avenç cap a un model de millora de la regulació del transport discrecional de serveis turístics i la creació d'un sistema de reserves i permisos que permetin internalitzar els costos generats, i la regulació de la circulació de bicicletes turístiques i vehicles de mobilitat personal. Manifesta que es tracta de reivindicacions que el seu grup du al programa i sobre les quals ha anat insistint en la Comissió. Assenyala, però, que moltes de les propostes d'actuació o només són embrionàries o bé caldrà veure-les un cop es desenvolupin perquè encara no s'han concretat prou. Explica que, per exemple, caldrà veure com s'incorpora en el nou Pla de mobilitat urbana la gran aflluència de turistes, que segons la previsió de l'Organització Mundial del Turisme no baixarà, i com això farà que es vagin concretant les limitacions d'aflluència que planteja el pla als anomenats «espais de gran aflluència».

Manifesta que també els agradaria conèixer quines apps concretes estan promocionant nous espais de la ciutat i en què consisteix el procés de desmarquetització, i si s'ha parlat d'aquesta qüestió amb Turisme de Barcelona. Assenyala que hi ha altres aspectes que també queden oberts, com el de les infraestructures i espais d'accessibilitat a millorar, o com s'aconseguirà que els turistes prioritzin l'ús del metro i el ferrocarril a, per exemple, l'ús dels autobusos, o com es concretarà el replantejament del recorregut dels busos turístics per tal de descongestionar el centre.

Explica que una de les qüestions pendents que té el Govern amb la ciutat és com regular, sancionar i gestionar la presència de *free tours*, que viuen de les propines i que sovint són els més problemàtics a l'hora de gestionar la congestió als espais de gran aflluència. Assenyala que també caldrà veure com s'impulsa la qualitat de l'ús del taxi, si no s'aposta clarament per una app única del sector i una cooperativa, tal com van demanar en la darrera sessió de la Comissió. Finalment, manifesta que pensen que monitoritzar l'activitat turística no és en si un objectiu, sinó un instrument d'anàlisi. Conclou, però, que en conjunt aquesta mesura és un bon primer pas per avançar cap a la millora de la gestió de Barcelona com a destinació turística.

El Sr. MULLERAS agraeix la presentació de la mesura de govern sobre l'estratègia de la mobilitat turística de Barcelona. Observa que, tal com es diu en la mesura, hi ha una mitjana de 154.461 visitants diaris a la ciutat, fet que es tradueix en més de 600.000 desplaçaments turístics diaris, que suposen al voltant d'un 15% de la mobilitat interna a la ciutat. Assenyala que això demostra que és important fer una mesura de govern sobre aquesta qüestió. En aquest sentit, recorda que el Grup Municipal del PP ja va demanar que hi hagués un apartat específic sobre la mobilitat turística en el Pla de mobilitat urbana 2013-2018.

Afirma que és evident que el turisme pot generar problemes de mobilitat a la ciutat, entre altres coses perquè els vehicles de mobilitat personal, si són portats per turistes, poden agreujar els



problemes que ja de per si poden comportar aquests vehicles, atès el poc coneixement que tenen els turistes de la ciutat. Assenyala que els autocars turístics també generen problemes a la mobilitat de Barcelona. En relació amb això, recorda que el seu grup ha demanat en nombroses ocasions un pla d'aparcaments d'autocars, que creuen que és una eina imprescindible que s'hauria d'haver desenvolupat ja a l'inici del mandat. Explica que no entenen que la recaptació de l'impost turístic es pugui dedicar al Sonar Kids, a la nova programació del teatre Grec o al mobiliari urbà de la plaça Catalunya, segons les dades que el Govern va donar del 2016, que són coses que podrien ser absorbides perfectament pel pressupost municipal, i en canvi no es dediqui a coses tan bàsiques i necessàries com el pla d'aparcaments d'autocars. A més, assenyala que el sector també ha plantejat aquesta demanda en els organismes de turisme i ciutat en què està present. Recorda que el 2016 es van recaptar 9 milions d'euros amb aquest impost i el 30 de setembre del 2017 ja eren 4,5 milions d'euros.

La Sra. LECHA manifesta que, des del Grup Municipal de la CUP, agraeixen l'informe, així com la reunió que van tenir amb membres de l'Àrea, en la qual van poder fer-hi algunes aportacions.

Explica que, en general, el principal problema que veuen és que el diagnòstic sobre la situació de la ciutat que es va plantejar en el PEUAT no porta a parlar d'un decreixement, que és quelcom absolutament necessari. Manifesta que, en aquest sentit, han trobat a faltar que es posi en el centre d'interès i com a subjecte de referència el veí o veïna de Barcelona, que és el que contínuament fa vida a la ciutat, i que es determini la necessitat de decreixement turístic.

Afirma que, en la fase de diagnòstic, falten moltes entitats veïnals entre les entitats consultades, ja que s'ha consultat més aviat entitats relacionades amb el turisme, i que fins i tot les enquestes només s'han dirigit a turistes o tenen relació amb les seves activitats.

Assenyala que també vol fer referència al port i a l'aeroport, i a la necessitat d'una participació més efectiva en una taula de mobilitat, tant en un cas com en l'altre. Remarca que la prova d'aquesta mancança és la política de creixement irresponsable que està fent el port en relació amb les terminals de creuers. Explica que, per al seu grup, és fonamental la limitació de l'arribada de creuers i el control del tipus de combustible que fan servir i les seves emissions, a fi de prohibir l'entrada al port dels que no s'adeqüin a les normatives europees. En aquest sentit, manifesta que consideren que en tota actuació de mobilitat és necessari un estudi d'impacte ambiental. Afirma que també creuen que els transports dirigits al turisme han de tenir una qualificació ecològica molt elevada.

Explica que els ha sobtat que els espais de gran afluència siguin puntuals, quan aquesta gran afluència de turistes afecta districtes sencers. Assenyala que una altra cosa que els ha sobtat és l'alternativa que planteja el document respecte a les tarifes de transport, ja que l'augment de la T-10 deixa absolutament relegats els veïns que utilitzen el metro esporàdicament i que pertanyen a les rendes més baixes. Demana, doncs, que es plantegi un altre tipus de solució.

El Sr. ARDANUY agraeix la mesura, que considera que és una anàlisi interessant des del punt de vista de parametrització de l'impacte, i manifesta que agrairia que també s'incorporés l'impacte mediambiental en els instruments d'anàlisi que s'han utilitzat.

Opina que alguns aspectes sobre els quals cal reflexionar són la saturació del transport públic a la ciutat a causa també de la superposició del turisme, la tarifació subvencionada del transport públic i l'ús que fa el turisme d'aquest repartiment dels recursos, i com afecta el turisme des del punt de vista d'utilització de la xarxa de transport públic.



La Sra. VIDAL agraeix les aportacions dels grups. Assenyala que fa temps que treballen aquesta estratègia i van rebent el retorn dels diferents grups, i que continuaran parlant sobre la seva concreció.

Manifesta, en relació amb la intervenció del Sr. Blasi, que el que genera turismofòbia en els veïns és l'absència total de planificació i gestió del turisme, que significa que els veïns reben totes les externalitats negatives del turisme. Afirmar que justament amb eines urbanístiques com el PEUAT i eines de gestió de la mobilitat es vol pal·liar aquest possible sentiment.

Remarca que no hi ha cap visió negativa del turisme en el fet de demanar que el turista pagui pel cost del seu transport i que, de fet, el turisme ha de permetre obtenir ingressos per al transport dels veïns, tal com succeeix actualment amb els autobusos turístics. Afirmar que el que no pot ser és que les subvencions de les administracions vagin destinades d'una forma tan preponderant als turistes. Pel que fa a això, destaca que la T-Mobilitat permetrà introduir tarifes molt personalitzades en el futur, i manifesta que acceptaran propostes dels grups per tal de no penalitzar els usuaris de rendes baixes més ocasionals. Recorda, però, que avui més d'un 25% dels usuaris del transport públic tenen tarifes gratuïtes o semisubvencionades. Afirmar que aquesta és la via a seguir i que cal prioritzar l'usuari habitual, que és el que ha de rebre la màxima subvenció.

Respecte a la intervenció del Sr. Mulleras, assenyala que fer un pla d'aparcaments d'autocars no costa diners i que, de fet, en les ordenances fiscals s'ha treballat la creació d'una taxa en relació amb això, però han estat rebutjades per tots els grups. Destaca que, en tot cas, aquest any s'han utilitzat per primera vegada els diners de l'impost turístic per reforçar l'autobús de la resta de viatgers.

Finalment, manifesta que totes les mesures que estan pensant van en la línia de considerar l'impacte mediambiental, així com la manera com entren els turistes a la ciutat, on el port i l'aeroport tenen un paper fonamental.

El Sr. BLASI remarca que entén que en aquest mandat no hi ha hagut gestió del turisme, ja que aquest tema ha passat de quarta a primera preocupació de la ciutadania.

*Es dona per tractada.*

- c) Informes
- d) Compareixences Govern municipal

Del Grup Municipal ERC:

- 2.- (M1519/7181) Que comparegui el responsable del govern municipal en matèria d'urbanisme per tal d'explicar i concretar com pot afectar la possible reclamació de l'UTE i la subdivisió en 10 lots de l'obra de Glòries, en el pressupost final de l'obra i en els terminis d'execució de la mateixa.

El Sr. CORONAS manifesta que, des del Grup Municipal d'ERC, reconeixen que, després de l'aturada d'obres a Glòries, BIMSA s'ha activat i ja està licitant l'obra. Explica que, no obstant això, les informacions que els van arribant, sigui a través de la premsa o del mateix Consell d'Administració, no els deixen gaire tranquils i per això demanen aquesta compareixença.

La Sra. SANZ dona la paraula al Sr. Ángel Sánchez, director general de BIMSA.





El Sr. SÁNCHEZ manifesta que la possible reclamació de la UTE no pot afectar ni interferir en res, ja que la licitació de l'obra de Glòries i la reclamació són dos actes completament diferents. Respecte als lots, explica que cal no concentrar el risc en una sola empresa i donar l'oportunitat que diverses empreses treballin en el mateix àmbit. Afirmar que això facilita també la presa de decisions d'aquestes empreses respecte a la subcontractació. En aquest sentit, assenyala que, si fan una licitació per l'import total de l'obra, que són 98 milions (IVA inclòs), les adjudicacions que hagin de fer aquestes empreses a empreses subcontractades té un abast determinant, i que la divisió d'aquests 98 milions entre 32 mesos d'execució dona produccions molt altes de 3 milions d'euros al mes. Remarca que, en canvi, si es fan 5 lots, les produccions són de 600.000 euros al mes de mitjana, cosa que sí que resulta factible en el termini de temps establert.

Manifesta que són conscients dels condicionants que té la coordinació de les obres i que, per això, han tret una licitació de direcció d'obra, amb un responsable de cada tram i un responsable general de coordinació. Explica que, a més, en el plec han fixat 3 fites determinants en cada lot que identifiquen els passos que han d'anar fent les empreses constructores d'acord amb la seva programació i planificació. Precisa que la primera fita és la finalització de la clau dels tubs del sosteniment horitzontal; la segona, la retirada de la pantalla testera que comunica amb la part d'Adif o del metro; i la tercera, la finalització de l'última dovella. Destaca que aquestes tres fites, repartides en el temps, donen el grau perfecte d'avançament de l'obra. Explica que cada dia de retard en l'assoliment d'una d'aquestes fites està penalitzat amb una quantitat diària que l'empresa constructora coneix des del contracte. Conclou que això comporta una programació molt més ajustada i veraç sobre el seguiment de l'obra.

El Sr. CORONAS afirma que el seu grup no dubta del bon saber fer, la previsió, la vàlua i la capacitat de gestió dels professionals de BIMSA, però que se'ls plantegen alguns interrogants respecte al compliment dels costos i els terminis estimats de l'obra, dels túnels i de la canòpia.

Explica que, si bé els van dir que el mateix plec de condicions de l'obra dels túnels preveia que si la UTE abandonava l'obra i plantejava reclamacions això no implicava l'aturada de les obres, també és cert que, si aquesta reclamació arriba als jutjats, un jutge pot decretar l'aturada de les obres, fet que comportaria un endarreriment i un encariment d'aquestes.

Afirmar que, tot i que la nova licitació inclou sancions per retards en tres moments precisos de l'obra, això no evita que es pugui produir un endarreriment i encariment de les obres, ja que la subdivisió de l'obra en 10 lots, 5 per als túnels i 5 per a la canòpia-clariana, fa que la gestió i la coordinació de les obres sigui extremadament difícil. Assenyala que, de fet, una empresa pot culpar una altra empresa del seu endarreriment de les obres, ja que hi haurà un gran nombre d'empreses treballant a la vegada en un projecte de gran dificultat tècnica.

Manifesta que entenen que s'ha volgut licitar l'obra per parts per tal d'incentivar que més empreses puguin participar en aquesta adjudicació, però que saben que la rescissió del contracte no implica que no es puguin tornar a presentar i guanyar les mateixes empreses adjudicatàries que hi havia fins ara. En aquest sentit, recorda que la UTE estava formada per 4 empreses, les quals podrien guanyar 4 dels 5 lots que corresponen a l'obra dels túnels.

Explica que el que saben a hores d'ara és que es preveu adjudicar l'obra a mitjan febrer i iniciar-la al cap d'un mes, i acabar la canòpia en 12,5 mesos i els túnels el 2021, que opina que és un termini tan llunyà com imprecís si s'apliquen els paràmetres abans esmentats. Afirmar que, pel que fa als costos, ja tenen l'amenaça que l'obra s'encareixi en 10 milions d'euros si la UTE recorre finalment la proposta de liquidació, de 4,9 milions d'euros, amb discrepàncies en la mediació. Precisa que 1,9 milions corresponen a costos indirectes, ja que la constructora imputa tot el retard a BIMSA i aquesta el reparteix al 50%, i 3 milions a danys i perjudicis, atès que BIMSA creu que ella és la perjudicada i la constructora ho veu a l'inrevés.



Conclou que no dubten de la bona voluntat i de la professionalitat de BIMSA, i que agraeixen molt les explicacions del seu director, però que, tot i així, creuen que estaria bé reconèixer que no tot està controlat al cent per cent.

El Sr. MARTÍ explica que, des del Grup Municipal Demòcrata, consideren adequada i oportuna la sol·licitud de compareixença sobre aquesta qüestió, i també agraeixen al director de BIMSA les explicacions que ha donat a instàncies de la tinenta d'alcalde.

Afirma que ja hi ha un retard acumulat en les obres de Glòries, tot i que aquest temps pot ser poc si realment els objectius i els resultats finals s'acaben assolint, no només en la licitació sinó també en l'execució pròpiament dita de l'obra. En aquest sentit, manifesta que el que els interessa a tots és que el «culebrot» de les obres de Glòries acabi bé per a la ciutat, i especialment per als veïns que pateixen les inconveniències d'aquestes obres.

Explica que se sumen a l'anàlisi del portaveu del Grup Municipal d'ERC respecte a les incògnites pel que fa als resultats de la nova licitació fragmentada en lots. Assenyala, però, que comparteixen dos objectius d'aquest procediment: d'una banda, el fet que hi hagi un repartiment de les possibilitats de negoci, cosa que ofereix possibilitats de treball a empreses petites i mitjanes de la ciutat i del país; i de l'altra, la necessitat d'un esforç molt important de coordinació, no només de la direcció d'obra, que ha estat també licitada, sinó especialment dels serveis tècnics de BIMSA. A més, opina que el Govern també té una responsabilitat política molt important pel que fa a aconseguir que aquesta coordinació de moltes empreses que treballaran simultàniament sigui un èxit. Manifesta que esperen que el Govern els informi del seguiment de l'execució de l'obra a partir del seu mateix inici.

Conclou que comparteixen la filosofia general del procediment en el sentit que hi hagi un negoci més diversificat, però que això també augmenta proporcionalment les possibilitats de descoordinació o de problemes entre les empreses que actuen en una mateixa obra.

El Sr. ALONSO manifesta que, des del Grup Municipal de Cs, volen començar insistint en la necessitat d'impulsar les obres de Glòries per molts motius: perquè és una necessitat de la ciutat; perquè és una obra que permet millorar la qualitat urbana de la ciutat, amb més zones verdes i parcs; perquè representa una millora del sistema viari i del trànsit de vehicles a la ciutat; perquè és una manera d'incrementar els equipaments del districte, i perquè aquest és un projecte de ciutat, i no pas d'un govern concret.

Afirma que el seu grup farà tot el possible perquè el projecte tiri endavant, però que el fet que donin suport al projecte no vol dir que estiguin d'acord en la gestió realitzada pel Govern de la ciutat, ja que en són molt crítics. En aquest sentit, remarca que els terminis d'execució de l'obra s'han incrementat notablement, que es van paraitzar les obres quan just unes setmanes abans se'ls informava en un ple que continuarien i que hi ha un conflicte econòmic amb els contractistes que encara no saben com acabarà als jutjats. Manifesta que, per tot això, el seu grup no té cap confiança en el Govern de la ciutat pel que fa a aquesta qüestió.

Assenyala que no valoren la divisió en lots de l'obra ni l'organització del nou procediment, però que esperen que siguin positius i que tot surti bé.

El Sr. MULLERAS manifesta que, des del Grup Municipal del PP, esperen que el febrer es puguin reprendre les obres de Glòries, obres que recorda que el Govern va aturar en contra de l'opinió majoritària de l'Ajuntament i de molts veïns. Subratlla que l'aturada de les obres ha generat costos econòmics i de manteniment, així com un gran cost social en relació amb la qualitat de vida dels veïns de la plaça de les Glòries. Demana que, per tant, no s'endarrereixin més les obres i s'intentin acabar amb la màxima celeritat possible. D'altra banda, explica que comparteixen amb el grup proponent de la compareixença la preocupació per la possible



reclamació econòmica de les empreses constructores per la paralització de les obres i la despesa que això pot suposar per a les arques municipals.

Afirma que coneixen les dificultats que han suposat per a les obres les baixes econòmiques que hi va haver en la primera adjudicació, que eren de més del 20%. Explica que per això consideren que l'adjudicació en diversos lots evita que es prioritzin les ofertes més econòmiques i permet que es pugui afinar més en les obres. Remarca, però, que és cert que aquesta diversificació pot causar un altre tipus de problemes operatius en l'execució de les obres i que, per tant, han d'estar molt ben coordinades.

Manifesta que a ells també els agradaria conèixer quines indemnitzacions econòmiques han sol·licitat els adjudicataris anteriors a l'Ajuntament, així com verificar que l'Ajuntament ha demanat 3 milions d'euros als adjudicataris.

La Sra. LECHA assenyala que les obres de Glòries semblen predestinades a ser objecte de debat constant, no sempre de manera justificada. Afirma que, tot i això, aquesta és una de les obres més importants dels darrers anys, ja que implica una gran transformació a la ciutat.

Recorda que, des del Grup Municipal de la CUP, van defensar que resoldre el contracte amb la UTE per incompliment en l'execució era la millor sortida per minimitzar els riscos de paràlisi de l'obra, no allargar més els terminis i, a més a més, fer fora una empresa de dubtosa reputació i amb vincles més que sospitosos. Manifesta que, malgrat això, els preocupa la reacció de la UTE i les accions que pugui emprendre, i és per això que reclamen al Govern municipal la informació i la transparència de les quals sempre parla. Remarca que, de fet, hauria d'haver estat el mateix Govern el que els donés informació i no esperar que un grup polític demanés aquesta compareixença.

Respecte a la fragmentació del contracte en 10 lots, explica que a priori els sembla una bona solució, ja que permet que empreses més petites puguin participar d'una gran obra com aquesta i superar així els esculls d'haver-se d'enfrontar a les grans constructores. Afirma, però, que també els preocupa que aquesta pluralitat d'empreses, amb els seus respectius directors, operaris, equips i mètodes de treball, comporti una descoordinació i generi conflictes, endarreriments i sobre costos. Manifesta que, per tant, els interessa que el Govern els expliqui quines mesures adoptarà i els vagi informant sobre tot aquest procés.

El Sr. ARDANUY explica que valora positivament la fragmentació de lots, ja que creu que pot ajudar a reduir el risc, tot i que també incrementa la dificultat de coordinació i la pressió pel que fa als terminis i la complementarietat dels diversos lots. D'altra banda, assenyala que la necessitat de comprensió d'aquesta complexitat fa que calgui més informació per tenir una visibilitat més clara de l'evolució de tot plegat.

Manifesta que els agradaria conèixer en quin estat es troben els equipaments de la zona, i que un altre element que els preocupa és la judicialització del projecte anterior i que això pugui acabar provocant una aturada de les obres, tal com ha apuntat el Sr. Coronas. Finalment, opina que també és important conèixer quina és la visió de l'Ajuntament pel que fa a com ha d'evolucionar aquesta obra.

El Sr. SÁNCHEZ assenyala que en el contracte es diu expressament que es pot interposar un litigi per una via jurídica o per una via d'arbitratge. Explica que no saben quina via utilitzarà la UTE, però que, en tot cas, aquesta no reclama la propietat de l'obra, ja que no és seva, motiu pel qual el jutge que s'ocupi del cas determinarà un arbitratge a partir de la base documental que aportin tant la UTE com l'Ajuntament. Afirma que, per tant, aquest cas es dirimirà a partir de documentació sobre conceptes tècnics. Pel que fa a això, explica que els 4,9 milions d'euros de reclamacions tècniques obeeixen a criteris de mesurament i abonament que la UTE i la



direcció de l'obra interpreten de manera diferent. Remarca que el que fa la UTE és buscar qualsevol solució que li sigui útil per argumentar l'increment econòmic, mentre que la direcció de l'obra se ceneix exactament al plec de condicions. Opina, però, que sigui quina sigui l'evolució del cas des del punt de vista jurídic això no interferirà amb l'obra en absolut.

Subratlla que és molt superior una amenaça sobre 98 milions de licitació que no pas sobre 15 milions i que l'amenaça prové precisament de l'enorme volum de contractació, que és el que els va portar a licitar l'obra en lots. Explica que el raonament que van fer va ser que, si amb una licitació de 80 milions van tenir una baixa del 25%, amb una de 98 milions encara tindrien una baixa superior. A més, es refereix a la dificultat de produccions de 3 milions d'euros al mes en una obra tan tècnica com aquesta.

D'altra banda, afirma que l'aturada de les obres va ser inevitable, atès que l'empresa constructora no era capaç de complir el contracte que havia signat, feia suposar que el final de l'obra s'allargaria més de 2 anys i la reclamació implícita de l'última certificació se situava en el 60% de l'import de l'obra, és a dir, 36 milions. Remarca que era impossible conduir una reclamació de 36 milions dins del contracte. Assenyala que després la reclamació va baixar a 20 milions i ara s'ha tancat amb un màxim de 6,8 milions, cosa que opina que es deu a una tasca tècnica remarcable de la direcció de l'obra i que ha suposat un desgast important.

Manifesta que és cert que hi ha una reclamació de BIMSA de 3 milions d'euros. Explica que ara dedueixen aquest import de la constructora i que aquesta el reclamarà, però que en tot cas és una reclamació de BIMSA i no pas de la constructora. Remarca que el màxim de la reclamació de la constructora és de 6,8 milions d'euros, que dista molt dels 36 milions apuntats en l'última certificació.

Respecte a la informació de totes aquestes dades, recorda que en la nota tècnica que es va remetre als consellers hi ha desglossats tots els punts de discrepància i els motius que justifiquen la valoració de la direcció de l'obra.

El Sr. CORONAS manifesta que agraeix molt les explicacions del Sr. Sánchez, ja que sempre que l'escolta l'entén perfectament, cosa que és d'agrair quan es parla des de l'àmbit tècnic. Afirma que no tothom té aquesta capacitat pedagògica d'explicar les coses, i que també ho feia en les comissions de seguiment de Glòries en el seu moment, on se'ls anaven explicant els retards i els motius pels quals es produïen, fins que en un moment determinat hi va haver un gir de decisió, que consideren que va ser més polític que tècnic.

Assenyala que fins ara no era una pràctica habitual de BIMSA fraccionar lots de la manera com ho està fent ara, fet que suposa un canvi de política en la contractació d'aquesta empresa. Afirma que no ho critica, però que és evident que hi ha un canvi de política i que no sap si va lligada a l'experiència de la licitació inicial o més aviat a directrius polítiques del Govern de la ciutat.

El Sr. MARTÍ pregunta si el Govern manté el que els va dir en el seu moment que es podia arribar a vetar empreses de la UTE en l'accés a les noves licitacions. D'altra banda, pregunta si es pot garantir que els futurs contractistes no es trobin en el futur amb problemes com els que va trobar la UTE en relació amb qüestions d'infraestructures subterrànies no previstes, o no prou tingudes en consideració. Finalment, pregunta si hi haurà algun canvi d'estratègia d'informació i participació respecte als veïns, barris i entitats afectats per les obres en la nova fase de licitació o se seguirà amb les comissions de participació i de seguiment que hi ha en marxa.

El Sr. ALONSO afirma que els dos primers anys de legislatura es resumeixen en un conflicte de 6,8 milions amb el contractista anterior i 3 milions de reclamació, que sumen pràcticament



10 milions de reclamació, més 2 anys de retard. Manifesta que esperen que les noves contractacions amb nous contractes i nous terminis, i amb una divisió per lots, serveixin aquesta vegada per acabar les obres de Glòries, que són una necessitat de la ciutat per millorar la qualitat urbana.

El Sr. MULLERAS agraeix les explicacions del director general de BIMSA, que opina que sempre és molt didàctic.

Demana al Govern municipal que no s'endarrerixin més les obres de Glòries i s'acabin al més aviat possible, a fi que els veïns i els comerciants de la zona no hagin de patir durant més anys els problemes que generen.

La Sra. LECHA declina fer ús del segon torn de paraula.

La Sra. SANZ afirma que el director general de BIMSA i el seu equip estan a la disposició dels grups municipals, tant en el Consell d'Administració com en la Comissió, per donar tota la informació que calgui. A més, explica que continuaran fent comissions de seguiment de les obres i explicant als veïns i veïnes com va evolucionant tot.

Manifesta que per al Govern aquesta obra és una prioritat, i que encara es pregunta què haurien fet la resta de grups en aquest cas si haguessin governat, ja que la decisió que van prendre va ser emparada per totes les persones que havien seguit tècnicament el projecte. Afirma que és cert, però, que després hi va haver una decisió política per evitar que passés com a la Sagrera, on encara esperen l'inici de les obres. En relació amb això, demana al Sr. Mulleras que els ajudi a reactivar les obres, ja que comença a incomplir-se una de les primeres propostes que havia fet el ministre de Foment. Remarca que els veïns de la Sagrera i Sant Andreu pateixen molt aquesta situació, però que no sembla que al Sr. Mulleras l'importin tant aquests veïns com d'altres que també pateixen obres. Assenyala que ho diu perquè el to és diferent en funció de qui és el responsable en cada cas.

Afirma que és evident que hi ha incògnites respecte a les obres de Glòries, però que hi ha més certes que abans i que l'objectiu, amb la nova contractació, és oferir més transparència i poder preveure millor els errors que altres van cometre quan van decidir políticament fer coses que ja sabien que no es podrien fer d'aquella manera. A més, manifesta que creuen que no hi ha risc que s'aturin les obres per motius jurídics, perquè són dues qüestions diferenciades i perquè no hi ha un dany irreparable que mitjançant tot el treball jurídic es pugui fer.

*Es dona per tractada.*

### III) Propostes a dictaminar

- a) Ratificacions
- b) Propostes d'acord

#### Districte de Sants-Montjuïc

- 3.- (16pl16407) SUSPENDRE l'aprovació definitiva, de conformitat amb l'article 92.1.b del Text Refós de la Llei d'Urbanisme (Decret Legislatiu 1/2010 de 3 d'agost), la Modificació del Pla de Millora Urbana i Pla Especial Urbanístic de l'equipament privat per a la precisió de l'ordenació aprovada al sector de la modificació del Pla General Metropolità per a l'ordenació dels terrenys delimitats pels carrers de Quetzal, de la Riera Blanca i l'Avinguda del Carrilet de Barcelona, promogut per Banc Sabadell SA atesa l'existència de motius determinants per a la suspensió de





la seva aprovació, fonamentats a l'informe de la Direcció de Serveis de Planejament que consta a l'expedient i es dóna per reproduït a efectes de motivació; ADVERTIR als promotors del Pla, de conformitat amb l'article 95 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, que disposen d'un termini de tres mesos, a comptar des del dia següent al de la notificació d'aquest acord, per a realitzar les activitats necessàries per a continuar la tramitació ; en cas que no ho facin, es declararà la caducitat de l'expedient administratiu i es procedirà a l'arxiu de les actuacions; NOTIFICAR el present acord als promotors del Pla.

El Sr. BLANCO explica que faran una reserva de vot perquè se'ls ha dit que s'ha requerit documentació sobre els informes de mobilitat i no han tingut temps de comprovar exactament quina documentació es reclama.

*Es dictamina amb el posicionament favorable de BC, PSC, Grup Municipal Demòcrata, ERC, PP, CUP i regidor no adscrit, i amb la reserva de vot de Cs.*

Districte de Gràcia

- 4.- (17pl16472) APROVAR definitivament, de conformitat amb l'article 68 de la Carta Municipal de Barcelona, el Pla Especial Urbanístic de concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del carrer Maignon/Verdi, promogut per Revelan Inmobiliària, SL.

*Es dictamina amb el posicionament favorable tots els grups municipals i del regidor no adscrit.*

Districte d'Horta-Guinardó

- 5.- (17pl16475) APROVAR definitivament, de conformitat amb l'article 68 de la Carta Municipal de Barcelona, el Pla Especial Urbanístic de concreció volumètrica del parc de bombers de la Vall d'Hebron de Barcelona, d'iniciativa municipal.

El Sr. CORONAS explica que s'abstindran, no perquè no siguin conscients de la necessitat de construir la torre del parc de bombers de la Vall d'Hebron, sinó per l'oposició de l'Associació de Veïns i Veïnes de la Teixonera i Vall d'Hebron, atès que no van poder presentar al·legacions perquè el període d'al·legacions va ser durant l'agost.

El Sr. MULLERAS manifesta que faran una reserva de vot perquè consideren que hi va haver problemes d'informació als veïns afectats per aquesta obra i creuen que s'hauria de millorar aquesta informació.

*Es dictamina amb el posicionament favorable de BC, PSC, Grup Municipal Demòcrata, Cs, CUP i del regidor no adscrit, amb l'abstenció d'ERC i amb la reserva de vot del PP.*

- 6.- (17PL16476) APROVAR definitivament, de conformitat amb l'article 68 de la Carta Municipal de Barcelona, el Pla Especial Urbanístic per a l'ordenació de l'Àrea Nord de l'equipament esportiu-docent situat al passeig de la Vall d'Hebron 264-268, promogut per FMS Activa SL.

*Es dictamina amb el posicionament favorable de BC, PSC, Grup Municipal Demòcrata, Cs, ERC, PP i del regidor no adscrit, i amb l'abstenció de la CUP.*

Districte de Sant Martí

- 7.- (17pl16484) APROVAR definitivament, de conformitat amb l'article 68 de la Carta Municipal de Barcelona, el Pla de Millora Urbana per a la transformació de l'edifici industrial consolidat situat al carrer Almogàvers, 177-189, promogut per Menima ITG SLU, amb les modificacions a que fa referència l'informe de la Direcció de Planejament; informe, que consta a l'expedient i a efectes de motivació s'incorpora a aquest acord; i condicionant l'executivitat i per tant la publicació de l'acord d'aprovació definitiva d'aquest planejament, a l'agrupació efectiva de les dues parcel·les de l'àmbit.

El Sr. CORONAS explica que s'abstindran, en coherència amb el que sempre fan en casos del 22@ en què hi ha la possibilitat de perdre metres quadrats d'ús industrial, ja que estan absolutament en contra de perdre usos industrials.

La Sra. LECHA manifesta que votaran en contra perquè aquest pla queda fora del procés participatiu sobre l'àmbit del 22@ que s'està duent a terme.

La Sra. SANZ intervé per respondre als comentaris del Sr. Coronas i la Sra. Lecha. Recorda que han impulsat un espai de participació amb els veïns, les entitats i els grups municipals per repensar el nou 22@, però que el 22@ actual funciona amb molts projectes de reactivació econòmica amb la lògica del nou concepte industrial, i en altres casos també per dotar-se de més densitat en el mateix àmbit, com ara que hi puguin haver aquestes peces d'habitatge. Assenyala que aquest va ser un debat molt important en el seu moment i que ara es torna a donar en l'espai de participació.

Manifesta que a ells també els preocupa la lògica de desenvolupament del 22@ i volen repensar-la, però que el funcionament actual els obliga a tramitar els projectes d'iniciativa privada que s'ajusten a la normativa.

*Es dictamina amb el posicionament favorable de BC, PSC, Grup Municipal Demòcrata, Cs, PP i del regidor no adscrit, amb l'abstenció d'ERC i amb el posicionament contrari de la CUP.*

- 8.- (17pl16490) APROVAR definitivament, de conformitat amb l'article 68 de la Carta Municipal de Barcelona, el Pla Especial Urbanístic per a l'ampliació de l'escola de la Mar Bella, promogut pel Consorci d'Educació de Barcelona.

*Es dictamina amb el posicionament favorable de BC, PSC, Grup Municipal Demòcrata, Cs, ERC, PP i del regidor no adscrit, i amb l'abstenció de la CUP.*

- 9.- (17PL16492) APROVAR definitivament, de conformitat amb l'article 68 de la Carta Municipal de Barcelona, el Pla Especial Integral de preservació i reutilització per a ús d'habitatge no convencional de l'edifici situat al carrer Sancho d'Avila, 41-45. Districte d'activitats 22@, promogut per Mahir Investments SL.

El Sr. CORONAS explica que faran una abstenció pel mateix motiu que ha dit abans, tot i que en aquest cas reconeixen que, com a mínim, es corregirà el «nyap» arquitectònic que s'havia fet en l'edifici en qüestió.

*Es dictamina amb el posicionament favorable de BC, PSC, Grup Municipal Demòcrata, Cs, PP i del regidor no adscrit, i amb l'abstenció d'ERC i CUP.*

IV) Part decisòria / Executiva

- a) Ratificacions
- b) Propostes d'acord

- 10.- (02-2016LL45213) ACORDAR la declaració d'especial interès i utilitat municipal de les obres consistents en la construcció de centre docent Institut d'Educació Secundària (IES Viladomat) de dos cossos edificats de planta baixa + 4, amb gimnàs i dues pistes esportives, ubicat al número 150-152 del carrer Consell de Cent, de conformitat amb l'Ordenança Fiscal 2.1 vigent per l'any 2017; CONCEDIR al Consorci d'Educació de Barcelona, la bonificació del 70% sobre la quota de l'Impost de Construccions, Instal·lacions i Obres generada per la concessió de la llicència amb número d'expedient 02-2016LL45213, donat que s'ajusta a allò establert en l'apartat A1 de l'article 7A de l'esmentada ordenança, en tant que les obres s'executen en terrenys qualificats com a equipament docent d'acord amb la descripció recollida a l'article 212.1 a) de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità, que descriu com a equipament docent "els centres docents, públics o privats i annexos esportius", les obres consisteixen en la construcció d'un centre docent i les promou el Consorci d'Educació de Barcelona, constituït pel Decret 84/2002 de 5 de febrer i definit com ens associatiu entre la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona; i DONAR Trasllet a l'Institut Municipal d'Hisenda als efectes pertinents.

El Sr. CORONAS manifesta que, tot i aprovar la bonificació proposada, el seu grup considera un despropòsit fer aquest institut en un edifici de planta baixa més 4.

*La Sra. Sanz expressa el vot favorable de BC, el Sr. Mòdol expressa el vot favorable del PSC, el Sr. Martí expressa el vot favorable del Grup Municipal Demòcrata, el Sr. Blanco expressa el vot favorable de Cs, el Sr. Coronas expressa el vot favorable d'ERC, el Sr. Mulleras expressa el vot favorable del PP, la Sra. Lecha expressa el vot favorable de la CUP, i el Sr. Ardanuy expressa el seu vot favorable. S'APROVA.*

- 11.- (03.2016LL33648) DENEGAR a Autopark, SA la bonificació sol·licitada sobre la quota de l'Impost de Construccions, Instal·lacions i Obres atès que les obres situades al carrer Nou de la Rambla, 111, exp. 03-2016LL33648, no són obres destinades a equipaments comunitaris dels previstos a l'art. 212è de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità, sinó que es tracta de les obres mínimes i imprescindibles per a dur a terme un ús provisional autoritzat per exercir l'activitat de sala de festes amb espectacles i local per assaigs de grups musicals de teatre o similars.

*La Sra. Sanz expressa el vot favorable de BC, el Sr. Mòdol expressa el vot favorable del PSC, el Sr. Martí expressa el vot favorable del Grup Municipal Demòcrata, el Sr. Blanco expressa el vot favorable de Cs, el Sr. Coronas expressa el vot favorable d'ERC, el Sr. Mulleras expressa el vot favorable del PP, la Sra. Lecha expressa el vot favorable de la CUP i el Sr. Ardanuy expressa el seu vot favorable. S'APROVA.*

- c) Proposicions

V) Part d'impuls i control



## a) Proposicions / Declaracions de Grup

Del Grup Municipal Demòcrata:

- 12.- (M1519/7203) La Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat acorda: Instar al govern municipal a reemprendre els treballs de planificació realitzats en el mandat anterior en relació a la transformació de l'àmbit del Morrot.

El Sr. MARTÍ afirma que tothom sap que en el mandat anterior es va fer un esforç per imaginar futurs desenvolupaments urbanístics i acabar de fer les transformacions necessàries per desenvolupar la ciutat i alguns àmbits que estan poc desenvolupats o que estan desaprofitats per la ciutadania. Explica que creuen que és important pensar a llarg termini, amb una visió transformadora de la realitat, i en els àmbits perifèrics, ja que sovint parlen del centre mentre que molts àmbits perifèrics de la ciutat continuen sense definició concreta en nous planejaments.

Assenyala que l'excalcalde Trias i el seu equip, amb Barcelona Regional com a instrument d'impuls urbanístic, van fer una bona feina, però que la finalització del mandat no els va permetre tirar endavant alguns plans que ja estaven bastant avançats o en els quals s'havien assolit acords importants amb l'Autoritat Portuària de Barcelona, zona afectada per aquests terrenys, que actualment són bàsicament vies ferroviàries, i amb el Govern de l'Estat, com a titular d'una part de les rondes i d'una part del terreny. Explica que volien imaginar i donar connexions a barris com els de la Marina del Prat Vermell, la Marina del Port, el Poble-sec i la Zona Franca, que són zones que estan desconnectades. Assenyala que es plantejaven solucions tècniques i constructives mitjançant el semisoterrament de la ronda Litoral i recuperant per a la ciutat l'extensa superfície destinada a camps de vies ferroviàries en desús. Remarca que, per tant, la ciutat guanyava en terreny i incorporava un tros de litoral i la façana marítima, que esdevenia ròtula de connexió entre els barris de la Marina i de la ciutat antiga més propera al Poble-sec.

Manifesta que consideren que, més enllà de les discrepàncies filosòfiques o estratègiques del Govern actual amb les propostes de planejament que es van fer en el mandat anterior, creuen que és molt millor pensar, imaginar, discutir i veure quines solucions hi pot haver, encara que siguin alternatives a les proposades pel Govern de l'alcalde Trias, que no pas restar immòbils o porucs a l'hora de tirar endavant projectes alternatius. Afirma que no volen que en aquest àmbit passi el que està passant en altres àmbits de la ciutat, on el Govern no dona impuls a projectes d'acord amb el territori, amb els operadors o amb l'Àrea Metropolitana, ja que estan parlant d'àmbits no estrictament municipals, sinó també metropolitans. Explica que volen instar l'Ajuntament a recuperar l'impuls polític en el camp de l'urbanisme, del planejament i de nous projectes per a la ciutat, també tenint en compte que la presidència de l'Àrea Metropolitana recau en l'alcalde de la ciutat. Remarca que fan un plantejament obert, i demana a la resta de grups municipals que siguin sensibles a la necessitat de perfeccionar la ciutat, de guanyar nous espais d'ús ciutadà i de dinamitzar l'economia, d'acord amb els operadors i, en aquest cas també, amb el Port de Barcelona i el Govern de l'Estat.

El Sr. BLANCO manifesta que, des del Grup Municipal de Cs, també consideren que aquest projecte del qual va fer bandera l'alcalde anterior està paralitzat pel Govern actual, que no ha fet res durant els dos anys i mig de mandat en aquest àmbit. Explica que es pot estar més o menys d'acord amb el treball que es va fer en el mandat anterior respecte a aquest sector, però que és indubtable que cal una intervenció en aquesta zona, que es troba totalment abandonada, i que cal donar algun ús als terrenys de l'estació, resoldre els col·lapses circulatoris que es



produeixen habitualment en aquest punt de la ronda, restablir una connexió per a vianants entre el Poble-sec i la Marina, que fa anys que va desaparèixer, i recuperar aquest espai de la façana del mar a la ciutat. Afirma que poden debatre entre tots els grups quina és la solució més apropiada per a aquest sector, i que no és acceptable que projectes importants per a la ciutat s'interrompin o suspenguin per motius ideològics o polítics, i més quan en aquest cas hi havia un acord amb el Govern espanyol per a un finançament de 100 milions d'euros, que es poden haver perdut amb la paralització del projecte.

Conclou que votaran a favor de la proposició, i pregunta al Govern què farà concretament per impulsar un projecte de reforma al Morrot.

El Sr. CORONAS recorda que el Grup Municipal d'ERC sempre ha votat en contra de l'operació del Morrot que proposava el Govern de Xavier Trias, sobretot pels dubtes que els generava aquesta transformació que s'havia acordat amb l'exministra de Foment, Ana Pastor. Assenyala que en els acords als quals es va arribar amb l'Estat i Adif en el protocol de col·laboració signat el 31 de març de 2015, entre altres coses, l'Ajuntament acceptava anticipar el cost de la càrrega urbanística de l'àmbit, fent-se càrrec dels 43 milions d'euros corresponents al trasllat i la implantació de les noves instal·lacions ferroviàries. A més, explica que, segons el protocol, l'Ajuntament impulsaria una modificació del Pla general metropolità (PGM) per requalificar els sòls i que, un cop executades les obres de la nova estació, es desafectarien els terrenys, Adif es comprometria a vendre la parcel·la a l'Ajuntament i l'Ajuntament a comprar-la, sense saber quin preu pagaria. Afirma que, en tercer lloc, l'Ajuntament acceptava que Adif es quedés el 75% de les plusvàlues dels futurs solars resultants dels processos de transformació urbanística. Manifesta que no poden estar d'acord a assumir aquestes condicions, que qualifica de draconianes, i que el que ha de fer l'Ajuntament és reclamar la cessió de la parcel·la. A més, explica que també es pregunten com es finançaria i qui lideraria aquesta transformació, en cas de fer-se. Afirma que, en definitiva, són massa ombres sobre el Morrot i que per això mantenen el seu posicionament en contra d'aquesta operació.

Manifesta que, malgrat això, estan absolutament d'acord que s'ha de repensar el Morrot, però sense apriorismes ni condicionants de partida. Explica que el seu grup duia moltes propostes en el seu programa per a quan s'alliberés la zona de l'estació, com crear un gran espai públic al davant de la Zona Franca, soterrar la ronda Litoral des del Paral·lel fins a la Zona Franca i transformar aquest eix viari en un passeig marítim, i millorar la infraestructura de transport públic a la zona del Morrot aprofitant la transformació de la ronda Litoral i utilitzant la plataforma existent, creant un carril bus segregat que permetés velocitats comercials elevades. A més, assenyala que ara proposen iniciar l'estudi de viabilitat de l'ampliació prevista del tramvia de Ciutadella a Drassanes, estenent-lo fins al passeig de la Zona Franca.

El Sr. MULLERAS assenyala que, de la lectura de la proposició i de les explicacions del portaveu del Grup Municipal Demòcrata, no ha entès que es demanés una adhesió al projecte que va presentar el Govern anterior, sinó reprendre els treballs de planificació realitzats en el mandat anterior en relació amb la transformació de l'àmbit del Morrot. Manifesta que, des del Grup Municipal del PP, creuen que és positiu reprendre els treballs per desbloquejar aquest àmbit, ja que es tracta d'una pastilla urbanística de 33.000 m<sup>2</sup> que es podrien utilitzar en diversos usos al litoral. Afirma que això permetria també desbloquejar un projecte com l'ampliació de la ronda Litoral, tan reclamada per diversos col·lectius que pateixen cada dia la congestió d'aquesta via des de fa molts anys.

Explica que saben que el Govern municipal no comparteix aquest enfocament sobre la ronda Litoral, ja que ha deixat aparcat qualsevol projecte que parli de millorar la mobilitat en aquesta via, en consonància amb la seva estratègia de «cotxefòbia». Remarca, però, que els cotxes no





desapareixen d'un dia per l'altre i que, per tant, el que cal fer, abans de disposar de mitjans de transport alternatiu, és millorar la mobilitat del gran nombre de veïns de Barcelona i de l'àrea metropolitana que utilitzen diàriament la ronda Litoral.

Conclou que consideren que seria positiu entomar novament el projecte del Morrot per tal de poder dedicar a diversos usos els 33.000 m<sup>2</sup> de la zona i desbloquejar la possible ampliació de la ronda Litoral.

La Sra. LECHA assenjala que la proposició insta a « reprendre els treballs de planificació realitzats en el mandat anterior », de manera que es refereix al protocol signat el 2011 que ja ha descrit el Sr. Coronas. Afirmar que aquest protocol parla més d'una operació especulativa que d'una operació urbanística per millorar la zona, amb l'agregant que és de caràcter públic, per la qual cosa el Grup Municipal de la CUP no pot donar-hi suport.

Explica que el seu grup és partidari dels projectes per situar la ronda Litoral pràcticament a sota del nivell del mar i convertir aquest viaducte en un carrer convencional des del qual els vianants puguin accedir per tot el litoral a altres barris, en aquest cas a la Zona Franca. En aquest sentit, assenjala que el mateix Sr. Ximeno va fer un estudi amb altres col·laboradors sobre la preservació de tot el verd i la fauna que hi ha en aquest penya-segat. Manifesta que per al seu grup això seria una bona oportunitat per millorar aquesta part tan propera però alhora socialment tan allunyada de la ciutat. Afirmar que el primer pas hauria de ser adquirir els terrenys a Adif, però rebutjant de ple les contrapartides especulatives i espoliadores que es plantejaven en el protocol esmentat. Manifesta que també sembla lògic que, en el moment d'adquirir els terrenys, el futur d'aquesta zona ja estigui clar i es tinguin a punt els plans i projectes urbanístics. Finalment, opina que caldrà fer moltes modificacions i molts processos participatius per determinar com integrar aquesta zona a la ciutat i destinar-la al gaudi dels veïns i les veïnes.

El Sr. ARDANUY afirma que votarà a favor de la proposició, entre altres coses perquè la ciutat de Barcelona ha de poder analitzar totes les zones de la ciutat que en aquests moments no tenen un ús concret i estan pendents de desenvolupament, com és el cas del Morrot. Destaca que, més enllà del funcionament quotidià i del desenvolupament dels projectes que actualment s'executen, han de ser capaços de visualitzar més enllà i planificar el creixement de la ciutat de cara al futur.

El Sr. MÒDOL recorda que la màxima del Grup Municipal PSC des de l'inici del mandat, tant al Govern com a l'oposició, ha estat no aturar mai cap reflexió ni cap projecte en marxa a la ciutat. Manifesta, però, que en aquest cas no tenen clar si el que es proposa és que l'Ajuntament treballi sobre aquest àmbit de ciutat, o continuar amb el model Trias sobre aquest sector, que opina que contenia alguns elements de reflexió molt interessants per a la ciutat i d'altres que no ho eren. Explica que han vist molts projectes al voltant d'aquest àmbit i, sobretot, una operació que era ruïnosa per a la ciutat i de la qual aquesta no en treia cap benefici. Demana que el grup proponent aclareixi a què s'està referint exactament per acabar de decidir el seu posicionament.

La Sra. SANZ opina que, si el grup proponent volia demanar la reactivació del treball en aquest àmbit, la redacció de la proposició no és la més encertada. Manifesta que, en tot cas, des de Barcelona Regional ja s'està treballant en la connexió local entre Ciutat Vella, el Paral·lel, la Marina i la Zona Franca des d'un carrer que sigui trama urbana i que permeti a la gent moure's. Explica que el tema de la seguretat al voltant de la ronda Litoral va ser una de les primeres coses que ella, com a tinenta d'alcalde, va explicar al principi del mandat, amb laterals que fessin ciutat i permetessin relacionar-se d'una manera diferent i sobretot generar seguretat



viària, també en aquest àmbit específic. D'altra banda, assenyala que la protecció ambiental de la façana de Montjuïc està incorporada en el Pla del verd i que també es treballa pel que fa als accessos ferroviaris.

Afirma que, tanmateix, no comparteixen el projecte al qual es refereix la proposició. En aquest sentit, manifesta que no poden construir una proposta diferent a partir d'un projecte que no comparteixen i que, per tant, han de començar de nou. Assenyala que el Govern anterior plantejava una requalificació urbanística en què totes les càrregues les assumia l'Ajuntament de Barcelona, de manera que només hi sortia guanyant el Ministeri de Foment. Recorda que, després de la primera reunió que es va fer amb la ministra Pastor, ells ja van dir que no complirien el protocol d'intencions que es va signar, ja que no creien que fos necessari fer una ampliació de la ronda Litoral i no estaven d'acord a pagar 43 milions d'euros només per traslladar l'estació, a banda de la compra i l'assignació de les plusvàlues a Adif. Afirma que, davant de la seva posició, el Ministeri de Foment els va dir que no hi havia acord, ja que volia ampliar la ronda Litoral. Manifesta que des d'aleshores treballen sobre aquesta qüestió amb Adif i el Ministeri. Assenyala que, de fet, esperem que amb el canvi a la presidència d'Adif puguin plantejar una proposta que sigui sostenible per a la ciutat i sobretot que millori la seguretat viària. Conclou que, per tant, voten en contra de la proposició.

El Sr. MARTÍ explica que entén que inicialment hi poguessin haver dubtes sobre l'abast de la proposició, però que el text que han presentat parla estrictament de « reprendre el treballs de planificació », i no pas de continuar, consolidar, aprofundir i assumir el protocol signat el mes de març del 2015. Manifesta que han volgut recuperar la idea que cal que la ciutat intervingui en aquest àmbit, ja que fa mesos que no s'hi ha fet res, tal com han coincidit a dir els altres portaveus. Afirma que consideren que, com a Ajuntament i com a Àrea Metropolitana, han de fer allò que els pertoca i no poden perdre quatre anys amb l'excusa que es va signar un protocol amb el qual el Govern actual no hi estava d'acord.

Remarca que no és que estiguin renunciant al projecte que es va acordar amb el Ministeri de Foment, amb el Port i amb l'Àrea Metropolitana, sinó que estan dient que cal impulsar els treballs de planificació d'aquesta zona. Explica que si el Govern o altres grups, especialment el Grup Municipal d'ERC, els haguessin proposat alguna esmena l'haurien acceptat gairebé automàticament perquè la seva posició és molt oberta. Manifesta que demanen generositat, ja no al Govern, que ha dit que està en desacord amb tot el que tingui a veure amb el Govern Trias, sinó a la resta de grups municipals, per tal de trobar entre tots un acord que els permeti tirar endavant una nova planificació per a aquesta zona.

El Sr. BLANCO afirma que és perfectament legítim que la Sra. Sanz no comparteixi el projecte del Govern anterior, però li demana que aleshores presenti el seu projecte. Explica que el Grup Municipal de Cs tampoc assumeix el projecte de Trias, però considera que és necessari presentar un projecte per resoldre els conflictes que hi ha en aquesta zona de la ciutat. Manifesta que, per tant, votaran a favor de la proposició.

El Sr. CORONAS explica que gairebé tots comparteixen que cal un projecte, però que creu que si haguessin proposat una transacció al Grup Municipal Demòcrata per renunciar a la planificació que va fer el Govern del Sr. Trias i començar de nou, segurament no l'haurien acceptat. Manifesta que el Grup Municipal d'ERC manté la mateixa posició que ha tingut sobre aquesta qüestió des del mandat anterior, però que estan d'acord que el Morrot és una zona d'oportunitats per a la ciutat i, també, que el Govern no ha fet els deures en els dos anys i mig de mandat.



El Sr. MULLERAS explica que el Grup Municipal del PP també considera que cal un projecte per al Morrot perquè és una zona molt important de la ciutat. Afirmar que molts barcelonins i moltes persones de l'àrea metropolitana pateixen cada dia la congestió de la ronda Litoral i, per tant, creuen que s'ha de desbloquejar l'ampliació d'aquesta via. Finalment, demana al Govern municipal que els expliqui quins projectes preveu per a aquesta zona de la ciutat.

La Sra. LECHA remarca que, a l'hora de fer un projecte, cal donar una solució als terrenys d'Adif que hi ha en aquest sector. Pel que fa a això, opina que caldria tenir autonomia municipal sobre el port de Barcelona i tot aquest àmbit per treure d'allà la ronda Litoral i baixar-la al nivell del mar. Afirmar que, per tant, l'Estat espanyol és una ingerència en tota aquesta zona.

El Sr. MÒDOL recorda que ell encara és membre del Govern municipal, encara que sigui per poques hores. Explica que ho diu perquè el Sr. Martí només mirava la Sra. Sanz en referir-se al Govern.

Opina que el Sr. Martí fa bé a renunciar en part a un model que era poc interessant per a la ciutat i que en el fons no resolvia res, i el convida a presentar una proposta conjunta per a la revisió d'aquest àmbit a la propera sessió de la Comissió, com a membres de l'oposició que ja seran, amb l'exercici previ d'informar-se sobre la feina que hi desenvolupen l'equip de govern i, sobretot, Barcelona Regional, ja que creu que és important que tothom disposi d'aquesta informació.

Manifesta que el Grup Municipal del PSC votarà en contra de la proposició, i reitera la proposta de presentar una iniciativa conjunta sobre aquesta qüestió a la propera sessió de la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat.

La Sra. SANZ afirma que entomen el repte de presentar i preparar un projecte, i que de fet ja duen a terme moltes actuacions en aquest àmbit. Remarca, però, que una premissa necessària per a aquest projecte és arribar a un acord amb Adif perquè, si no, molt bona part d'aquest projecte no es podrà executar.

*La Sra. Sanz expressa el vot contrari de BC, el Sr. Mòdol expressa el vot contrari del PSC, el Sr. Martí expressa el vot favorable del Grup Municipal Demòcrata, el Sr. Blanco expressa el vot favorable de Cs, el Sr. Coronas expressa el vot contrari d'ERC, el Sr. Mulleras expressa el vot favorable del PP, la Sra. Lecha expressa el vot contrari de la CUP i el Sr. Ardanuy expressa el seu vot favorable. ES REBUTJA.*

Del Grup Municipal Cs:

- 13.- (M1519/7196) La Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat acorda que el govern de la ciutat de Barcelona impulsi en l'ATM la reestructuració de les tarifes del transport públic per al 2018, en coordinació amb l'AMB i la Generalitat de Catalunya, amb els objectius següents: 1.- Reduir les tarifes del transport públic, especialment en els trajectes més llargs (de més d'una zona tarifària). 2.- Realitzar una campanya de captació d'usuaris, especialment en els desplaçaments més llargs (de més d'una zona tarifària), aprofitant la reducció de tarifes. 3.- Establir la sostenibilitat econòmica del sistema del transport públic, equilibrant els menors ingressos per les reduccions de tarifes amb l'increment de recaptació per major nombre d'usuaris. 4.- Impulsar els acords necessaris (i els canvis legislatius necessaris) per incrementar les aportacions econòmiques de totes les administracions públiques al sistema de transport públic, per garantir el seu finançament i millorar la qualitat del servei.



El Sr. ALONSO manifesta que creu que tots els grups polítics comparteixen la preocupació pel preu del transport públic, ja que hi ha famílies que es troben en una situació econòmica molt delicada i la despesa en transport públic és una càrrega important que a vegades pot arribar a ser inassumible. Explica que, des del Grup Municipal de Cs, pensen que la mobilitat és un dret que s'ha de garantir i que això ha de passar necessàriament per uns preus assequibles, ja que, si no, el preu del transport públic pot arribar a ser un element negatiu per a la inclusió social d'algunes famílies. En aquest sentit, recorda que la T-Mes costa 50 €, quan el salari mínim és de 700 € al mes, i que la T-Mes per a 6 zones costa 150 €, que representa un 20% del salari mínim i 1.800 € a l'any, quan en una família pot haver-hi diverses persones usuàries del transport públic. Afirmar que, si a més es té en compte el preu de l'habitatge, que fa que moltes famílies hagin d'anar a viure lluny de Barcelona, la preocupació per les tarifes de transport públic és encara més gran.

Assenyala que en les pròximes setmanes s'han d'aprovar les tarifes del transport públic per a l'any 2018 i, per tant, els sembla necessari i pertinent obrir ara aquest debat, amb l'objectiu d'abaixar els preus. Manifesta que, tanmateix, són conscients que les finances del sistema de transport públic són molt complexes i que el conjunt del sistema té un deute molt important, i que per això qualsevol proposta de reduir tarifes s'ha de fer d'una manera responsable, ja que cal garantir la sostenibilitat econòmica del sistema. Explica que, per això, fan una proposta de reduir les tarifes en una línia molt concreta, que és que aquesta reducció se centri en els trajectes més llargs i els que creuen diverses corones tarifàries, que són els que tenen tarifes més elevades i, per tant, els que poden representar més problemes per a les famílies amb un menor poder adquisitiu.

Assenyala que la majoria d'usuaris de la zona 1 ja opta pel transport públic enfront del transport privat, mentre que en els desplaçaments metropolitans o més llargs és on es dona un major ús del vehicle privat, i per tant on es produeix més contaminació i més congestió del trànsit. Remarca que aquests desplaçaments llargs són els que tenen menys usuaris i, per tant, els que ofereixen més possibilitats de captar nous usuaris per al transport públic, cosa que significa també la possibilitat d'obtenir nous ingressos. En aquest sentit, afirma que és perfectament viable compensar la reducció d'ingressos per la baixada de tarifes en els desplaçaments més llargs amb un increment d'ingressos per l'obtenció de nous usuaris.

Conclou que volen un transport públic més assequible econòmicament, però també garantir la sostenibilitat econòmica del sistema, i volen més usuaris per al transport públic per reduir el col·lapse del trànsit i la contaminació. Opina que no poden endarrerir més aquesta baixada de tarifes, que és un compromís amb la ciutadania i amb la sostenibilitat de la ciutat.

El Sr. BLASI manifesta que, des del Grup Municipal Demòcrata, creuen que la proposició reflecteix línies d'actuació que ja s'estan treballant. Afirmar que, en qualsevol cas, estan d'acord en la promoció del transport públic mitjançant el reajustament racional de les tarifes. A més, destaca que és fonamental la realització de campanyes de captació d'usuaris, així com la millora de la gestió i l'explotació de les infraestructures, i l'impuls del compromís de totes les administracions competents per garantir-ne el finançament. Explica que quasi diria que això és quelcom que ja està garantit des de l'àmbit metropolità de Barcelona i des de la Generalitat, i que confia que la capacitat d'influència del Grup de Cs en el Govern de l'Estat pugui aconseguir el mateix en l'àmbit de l'Estat espanyol, mentre es mantingui l'actual situació de dependència.

Conclou que veuen amb bons ulls la proposició, tot i que creuen que la premsa amb què es planteja té un caràcter populista. A més, assenyala que el grup proposant pot sol·licitar informació per conèixer exactament quin és l'estat actual de la qüestió.



El Sr. CORONAS manifesta que, des del Grup Municipal d'ERC, entenen que, en la implementació de la T-Mobilitat, la reestructuració del sistema tarifari del transport públic s'hauria de posar en marxa *de facto* i hauria de permetre polir les disfuncions del sistema, que passarà a ser molt més equitatiu, tant pel que fa al preu dels trajectes com pel que fa a la freqüència d'ús dels usuaris. Afirmar que, en aquest sentit, valoren positivament qualsevol mesura que vagi en la línia d'augmentar usuaris del transport públic i disminuir l'ús del cotxe privat i abaratir tarifes. Explica, però, que el que no comparteixen de la proposició és que demani les mateixes responsabilitats en el finançament i la sostenibilitat del transport públic a totes les administracions que hi participen, per tal d'equilibrar el dèficit d'ingressos que té el sistema de finançament del transport públic. En relació amb això, recorda que tant la Generalitat com l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana han demanat reiteradament a l'Estat que incrementi l'aportació econòmica a Catalunya i segueixi els criteris de càlcul que fa servir, per exemple, a Madrid, on són força més favorables. En aquest sentit, remarca que les aportacions del Govern central a l'ATM han disminuït un 50% des del 2010, mentre que la resta d'administracions les han incrementat per poder garantir la viabilitat del sistema. Pel que fa a això, assenyala que, entre el 2010 i el 2016, la Generalitat ha passat d'una aportació de 278 a 348 milions d'euros; l'Àrea Metropolitana, de 79 a 108 milions; i l'Ajuntament de Barcelona, de 98 a 128 milions, mentre que l'aportació de l'Estat ha passat de 200 a 98 milions d'euros. Afirmar que, per tant, se'ls fa difícil demanar les mateixes responsabilitats a totes les administracions quan és l'Estat qui ha reduït dràsticament la seva aportació, fent més difícils les reduccions de tarifes i més fàcils les acumulacions de dèficit per part del sistema tarifari. D'altra banda, manifesta que segur que tots els grups comparteixen la voluntat d'augmentar la recaptació del sistema a través de l'increment d'usuaris, especialment pel que fa als trajectes llargs, així com l'objectiu de reduir el nombre de desplaçaments en vehicle privat, però que la manca d'inversió de l'Estat en el sistema de Rodalies ha fet que sigui força difícil plantejar la captació d'usuaris que realitzen trajectes més llargs. Finalment, opina que, per tal d'arribar a l'objectiu que planteja el Grup Municipal de Cs, seria interessant considerar un sistema públic d'aparcaments d'enllaç metropolitans que permetés un fàcil accés al transport públic a aquells usuaris que només poden accedir-hi en vehicle privat, de manera que aparquessin el vehicle fora de la ciutat i entressin a la ciutat a través de Rodalies, busos llançadora, el metro o altres sistemes de transport públic. Afirmar que, per tot l'exposat, el seu grup s'abstindrà.

El Sr. MULLERAS manifesta que, des del Grup Municipal del PP, comparteixen la necessitat de reduir les tarifes del transport públic. Assenyala que, tot i que el preu de la T-10, el títol més usat pels barcelonins, s'ha congelat en els dos darrers anys, prèviament havia patit pujades de fins a un 21%, de manera que el que ha fet aquesta congelació ha estat consolidar un increment del 21% que ja s'havia aplicat.

Explica que, si bé la proposta del Grup Municipal de Cs es refereix bàsicament a les zones tarifàries, cal tenir en compte que el Pla marc de finançament 2014-2031 sobre el transport públic diu que cada administració que proposi modificacions en el sistema tarifari té la responsabilitat d'assumir-ne el cost. En aquest sentit, afirma que una reflexió que també cal fer és com es financaria aquesta disminució de tarifes, ja que no afectaria només els barcelonins, sinó també aquelles persones que viuen a l'àrea metropolitana.

Assenyala que algunes xifres que s'han donat abans no són correctes, ja que l'Estat, amb una aportació addicional de 10 milions d'euros, ha aportat un total de 108 milions d'euros al transport públic de la ciutat i no pas 98 milions d'euros, tal com s'ha dit. Respecte a la comparació que s'ha fet amb Madrid, manifesta que cal tenir en compte com finança la





Generalitat de Catalunya el transport públic i com ho fa la Comunitat de Madrid, atès que el 2016 la Generalitat de Catalunya ha finançat el 50% de les aportacions del transport públic, mentre que la Comunitat de Madrid n'ha finançat el 78,5%.

Conclou que donen suport a la proposició perquè entenen que va ben encaminada, encara que consideren que també hauria de tenir en compte la qüestió del finançament.

La Sra. LECHA manifesta que el grup proponent té raó quan diu que la major part dels desplaçaments en transport públic es realitzen a la zona 1, però parteix d'un error d'anàlisi que invalida tota la proposta, que és que augmentar el nombre de viatgers entre zones no passa només per abaixar els preus sinó també per millorar el servei. Recorda que actualment la xarxa de Rodalies, tot i estar gestionada per la Generalitat, depèn d'Adif pel que fa a les seves infraestructures, i que si la gent no agafa el transport públic no és únicament pel preu, sinó per la inseguretat de no saber si podrà arribar a temps a la feina cada dia.

Opina que la proposta del Grup Municipal de Cs és un exemple clar de fer una proposta sense saber del que es parla. Remarca que els ajuntaments són els principals aportadors en el finançament general del transport públic, seguits de la Generalitat i finalment de l'Estat, les inversions del qual s'han desplomat. Afirmar que és curiós que aquest partit proposi que s'augmentin les partides pressupostàries quan controla, amb els seus vots, dues de les tres institucions: l'Estat, amb el seu suport al PP, i la Generalitat, amb el seu suport a l'aplicació de l'article 155. Pregunta per què aquest grup no demana al Sr. Rivera que presenti aquesta proposta al Congrés dels Diputats.

Afirmar que, des del Grup Municipal de la CUP i moviments socials com Stop Pujades i d'altres, demanen un transport digne, la reducció de les tarifes a preus del 2007, la tarifació social i la limitació del preu de les zones 2 a 6 perquè no surti més barat anar a treballar en cotxe que en transport públic, a banda d'un transport totalment públic, de qualitat i eficient.

El Sr. ARDANUY manifesta que el seu partit, Demòcrates de Catalunya, creu que és imprescindible per al futur de la ciutat incrementar el nombre d'usuaris del transport públic i millorar la xarxa i la connectivitat d'aquest transport a l'àrea metropolitana. Afirmar que estan d'acord en l'esforç de congelació i de reducció de les tarifes, en la cerca de més usuaris de títols de transport diferents de la T-10 i en la corresponsabilitat de totes les administracions, tot i que n'hi ha algunes que han faltat als seus compromisos. D'altra banda, assenyala que la prioritització d'aquests objectius per part de l'Ajuntament s'ha de visualitzar també en el pressupost. Conclou que la suma de tots aquests elements els porta a votar a favor de la proposició, tot i que creuen que cal un compromís més ferm de tothom per poder avançar en l'increment d'usuaris i la millora del servei.

El Sr. MÒDOL observa que, sempre que parlen del transport públic, els diferents partits s'envien missatges sobre les competències de cadascú. Opina que podrien fer aquesta feina prèviament i, per tant, no caldria sentir les mateixes explicacions cada vegada que es parla d'aquest tema en la Comissió.

Explica que creu que moltes de les coses que s'estan proposant, sobretot pel que fa a l'impuls que es demana a l'Ajuntament, ja es duen a terme, i recorda que s'ha repetit en diferents ocasions quin és l'àmbit on s'ha de produir aquest debat i quina és la capacitat real que té l'Ajuntament per fer aquestes modificacions, que tots comparteixen, ja que no creu que hi hagi cap partit que no estigui a favor de millorar el servei i les tarifes del transport públic. Conclou que, malgrat compartir la proposta, el Grup Municipal del PSC s'abstindrà, ja que tenen la convicció que l'equip de govern de la ciutat i, sobretot, l'ATM ja duen a terme tot el que es planteja.



La Sra. VIDAL manifesta que comparteixen diverses qüestions de la proposta, i que de fet esperen continuar parlant del finançament del transport públic amb tots els grups municipals en el futur, però no de cara al 2018, ja que amb una Generalitat intervinguda i uns pressupostos bloquejats hi ha molt poc marge per fer una proposta gaire innovadora. Remarca, però, que cal continuar treballant de cara al futur i respecte a l'entrada en vigor de la T-Mobilitat, que permetrà abordar molt bé la qüestió de disminuir el cost de les corones més exteriors amb un sistema quilomètric i evitant, per tant, els salts entre corones.

Explica que també creuen que avançar en la direcció de guanyar més usuaris és positiu, però que això no equilibra els costos del sistema perquè guanyar més usuaris implica comprar les infraestructures necessàries per servir aquests usuaris. Afirmar que justament les inversions que estan sol·licitant a l'Estat avui dia van sobretot en aquesta direcció, atès el gran increment de viatgers del transport públic. Assenyala que, si bé és cert l'augment en 10 milions de la dotació de l'Estat a què s'ha referit el Sr. Mulleras, també són totalment certes les xifres que ha explicat el Sr. Coronas. En aquest sentit, remarca que l'Estat ha disminuït de manera escandalosa la seva aportació al transport públic en els darrers anys i, per tant, no es pot demanar les mateixes responsabilitats a les diferents administracions, ja que n'hi ha una que les incompleix. D'altra banda, destaca que les ciutats de Madrid i Barcelona estan d'acord a demanar a l'Estat una llei de finançament del transport públic i, per tant, hi ha moltes qüestions que s'han de revisar i treballar en el futur.

Manifesta que, per tot l'exposat, el Grup Municipal de BC s'abstindrà.

El Sr. ALONSO assenyala que no entrarà a discutir amb el Grup Municipal d'ERC perquè és clar que per a aquest partit tota la culpa és de l'Estat.

Precisa al Grup Municipal del PP que no estan parlant de descomptes per a ajuntaments, sinó d'un acord tarifari global a l'ATM.

Respecte a la intervenció del Grup Municipal de la CUP, afirma que és evident que fan falta més inversions en Rodalies i cal millorar la qualitat del transport públic, tal com el seu grup ha defensat reiteradament. D'altra banda, afirma que és evident que el model de la CUP i de Cs és diferent, però que creu que estan d'acord en l'objectiu de reduir les tarifes.

Pel que fa a la intervenció del Grup Municipal del PSC, assenyala que el Sr. Mòdol ha parlat de la capacitat real d'incidència de l'Ajuntament en aquesta qüestió, quan l'Ajuntament i l'Àrea Metropolitana de Barcelona representen el 50% de l'ATM i, per tant, poden fer moltes coses.

Manifesta que per part del Govern només ha sentit excuses per incomplir la promesa electoral de baixada de tarifes. Explica que el Govern primer ha fet servir com a pretext la T-Mobilitat, quan aquesta targeta s'hauria d'haver implantat el 2016 i saben que no entrarà en vigor el 2018, i després l'Estat. Afirmar que no dubta que l'Estat hagi de fer més inversions en el transport públic, però que això no és excusa per no parlar d'abaixar les tarifes. D'altra banda, assenyala que la Sra. Vidal ha dit que el sistema de transport públic que comanda des de TMB no està preparat per incrementar el nombre d'usuaris, i opina que, davant d'això, cal fer alguna cosa.

El Sr. MÒDOL pregunta si algun grup vol fer una segona intervenció.

El Sr. CORONAS demana al Sr. Mulleras que no els enganyi comparant el sistema de Madrid amb el de Barcelona, quan a Madrid hi ha el Consorci Regional de Transports de Madrid i, a més, l'Ajuntament de Madrid aporta 30 milions d'euros a altres operadors, mentre que el sistema de finançament a Barcelona funciona a través de l'Àrea Metropolitana i la Generalitat.

El Sr. MULLERAS respon al Sr. Coronas que l'engany massiu que s'ha produït a Catalunya en els darrers anys prové de l'independentisme i d'ERC. Reitera que la Comunitat de Madrid

finança el 78,5% de les aportacions al transport públic, mentre que la Generalitat de Catalunya ho fa en el 50,55%.

*La Sra. Vidal expressa l'abstenció de BC, el Sr. Mòdol expressa l'abstenció del PSC, el Sr. Blasi expressa el vot favorable del Grup Municipal Demòcrata, el Sr. Alonso expressa el vot favorable de Cs, el Sr. Coronas expressa l'abstenció d'ERC, el Sr. Mulleras expressa el vot favorable del PP, la Sra. Lecha expressa el vot contrari de la CUP i el Sr. Ardanuy expressa el seu vot favorable. S'APROVA.*

Del Grup Municipal ERC:

- 14.- (M1519/7182) La Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat acorda que el govern municipal faci un informe de totes les grans obres anunciades i en curs, en el qual hi hagi la comparativa entre els terminis i costos previstos inicialment i els actualitzats a dia d'avui, i que aquest s'entregui a totes les formacions polítiques en el termini d'un mes.

El Sr. CORONAS manifesta que, des del Grup Municipal d'ERC, ja han dit en diverses ocasions que l'actual Govern municipal és el govern dels grans anuncis. Assenyala que abans ja han parlat de Glòries i que, més d'un any després de la implantació de la superilla del Poblenou, encara esperen que comencin les obres per urbanitzar-la com correspon. En relació amb això, observa que, malgrat que es fan superilles per tenir carrers pacificats, s'hi estan col·locant jocs de nens tancats amb barreres, igual que sempre.

Explica que el Govern s'ha afanyat a tirar endavant el projecte relatiu a la ronda de Sant Antoni amb la licitació del projecte i un pressupost de 8 milions d'euros, i sense fer un procés participatiu, perquè té clar que en aquest cas «vol fer via».

Afirma que el Govern també fa temps que va anunciar que vol actuar al Moll de la Fusta i guanyar espai en aquesta zona per als veïns i veïnes de Ciutat Vella, però que no en sabien res fins que avui han vist que vol fer una mena de zona de pícnic.

Pel que fa a l'avinguda Meridiana, assenyala que el Govern va anunciar aquesta obra el setembre del 2015 i diu que la començarà a finals de 2018 i farà un tram abans d'acabar el mandat, cosa que esperen que es compleixi.

D'altra banda, recorda que continua mancant el consens necessari per tirar endavant el projecte del tramvia.

Assenyala que al juliol es va anunciar que s'encarregaria un estudi per a la pacificació del carrer Girona, que a la tardor es faria un procés participatiu i que el 2018 se'n podria executar algun tram, però que de moment segueixen sense saber-ne res més.

Explica que també volen tenir informació sobre la reforma dels extrems de l'avinguda Paral·lel, que és un projecte que el Govern municipal va aturar. A més, recorda que es va aprovar una proposició en la Comissió per tirar endavant aquest projecte.

Manifesta que també esperen notícies sobre la reforma de la plaça Espanya, després dels anuncis que va fer el Govern. Explica que encara no tenen clar si es vol reformar tota la plaça o si només es vol posar el carril bici definitiu per l'interior.

Respecte al front marítim, recorda que el Govern els va dir que està treballant-hi, però que no ha concretat ni terminis ni pressupost.

Afirma que la transformació de la Model trigarà a dur-se a terme i que en desconeixen els costos estimats i no hi ha una previsió de fons.

Explica que podria seguir parlant dels anuncis del Govern respecte al cobriment de les rondes, el projecte de la Magòria, el carrer Pere Quart, la Sagrera, l'obertura de la rambla Prim al mar, o la connexió entre Sant Andreu i Sant Martí. Manifesta que, en definitiva, volen saber en quin



punt es troben totes les grans obres de ciutat promeses que no han començat, s'estan endarrerint o potser compleixen els terminis previstos i no ho saben, o que no tenen pressupost o han vist modificat aquest pressupost. Tot seguit formula la proposició.

El Sr. MARTÍ expressa el suport del Grup Municipal Demòcrata a la proposició. Manifesta que creuen que és totalment lògic que es demani un informe d'aquesta naturalesa en el moment actual del mandat. Assenyala que entenen que la proposició no està motivada per un projecte concret, ja que el seu grup podria esmentar un reguitzell de projectes d'obres previstes que no s'han engegat o que estan en un procés molt inicial d'execució.

Explica que la interpretació de fons que fa el seu grup, per altres qüestions relacionades amb aquesta proposició, és que el Govern té un problema important d'incapacitat de gestió. Assenyala que abans han parlat dels dos anys i mig d'inacció pel que fa al Morrot, i que podrien parlar de molts altres projectes que resten aturats en aquests moments.

Manifesta que, quan comparen el Programa d'inversions municipals (PIM) del 2018 amb el del 2017, s'adonen que hi ha molts projectes repetits amb un import similar o idèntic, cosa que vol dir que no s'han executat els projectes amb finançament per al pressupost del 2017 i se n'ha retardat l'execució al 2018. Afirmar que creuen que això és una constant en el Govern municipal actual. Assenyala que poden donar molts exemples de mostres d'inacció i d'incapacitat política del Govern, com el Morrot, Glòries, les accions limitadores per a l'activitat econòmica que suposa el PEUAT, l'estancament en l'ordenança de terrasses o el Museu de l'Hermitage, o el retard en la concessió de llicències d'obres. Pel que fa a això, explica que l'Associació de Promotors i Constructors d'Obres i tothom es queixa que es triga un any de mitjana a concedir llicències d'obres.

Conclou que esperen que la proposició tiri endavant i que properament puguin tenir informació de primera mà sobre els nombrosos i diversos incompliments del Govern.

El Sr. ALONSO expressa el vot del Grup Municipal de Cs a favor de la proposició. Recordar que fa més d'un any es va aprovar una proposta del seu grup per tenir un pla director d'infraestructures que englobés diverses legislatures i que encara esperen que es compleixi. Explica que, a proposta del seu grup, també es va crear una comissió de seguiment d'infraestructures, però que també estan esperant que es reuneixi.

Assenyala que les grans obres d'infraestructura abasten més d'una legislatura i, per tant, les han d'impulsar diferents governs. Afirmar que, per això, cal un cert consens de ciutat, i que el mínim que poden exigir és tenir un llistat d'aquestes obres.

El Sr. MULLERAS manifesta que en aquest tema es poden posar d'acord amb el Sr. Coronas, ja que, a més, és un tema de sentit comú. Afirmar que hi ha una sensació generalitzada que l'actual Govern municipal és un govern de moltes fotos, moltes gesticulacions i molts anuncis, però de poc contingut i de realitat nul·la.

Assenyala que no està segur de si el Sr. Coronas s'ha referit a l'avinguda Meridiana en el reguitzell de qüestions urbanístiques que ha comentat, però que, en qualsevol cas, no saben res d'aquesta gran obra que la Sra. Colau havia anunciat com a contraposició d'un altre tipus d'urbanisme. Manifesta que el Govern tampoc no ha fet res als extrems del Paral·lel, que és un tema que han portat a la Comissió en diverses ocasions, i que podrien seguir parlant de nombroses obres anunciades que després no han tingut cap tipus d'avanç. Afirmar que, per tant, creuen que és encertat que es faci un informe que els permeti saber com estan totes les grans obres que s'han de fer a la ciutat.



La Sra. LECHA explica que sovint el Govern presenta fets en present que resulta que són projeccions de futur, o diu que està duent a terme coses, com el Pla de barris, i quan es mira realment el que s'ha fet i tot el que queda per fer no s'entenen les declaracions de fa més d'un any. En aquest sentit, opina que és veritat que «la maquinària de propaganda» no s'atura mai i el Govern anuncia gestes quan no té res lligat o, fins i tot, quan no sap si se'n sortirà. Assenyala que un exemple d'això són les declaracions sobre el CIES o sobre les municipalitzacions. Manifesta que, des del Grup Municipal de la CUP, creuen que a aquestes altures del mandat és hora de començar a passar comptes i dir què s'ha fet i, sobretot, què no s'ha fet. Opina que cal reconèixer des de la humilitat els errors i les limitacions, i sobretot abandonar els titulars i parlar de realitats. Afirmar que, per tant, donaran suport a la proposició, com a mesura de control per saber realment en quin punt estan i què es farà en el que queda de mandat. Opina que aquesta proposta és també una oportunitat perquè el Govern reti comptes i per veure si realment actua amb sinceritat o continua intentant «colar boles de fum».

El Sr. ARDANUY explica que creu que és interessant conèixer l'estat d'evolució dels diversos projectes previstos en el PIM i al llarg dels anys, i expressa el vot a favor de la proposició.

El Sr. MÒDOL assenyala que, tal com està formulada la proposta, sembla més un prec que una proposició. Explica que creu que es demana una informació que val la pena que tinguin tots, si és que no la tenen, i, per tant, no veu cap inconvenient per votar a favor de la proposta.

Demana als grups, però, que facin algunes reflexions. D'una banda, destaca la quantitat de projectes que acaben d'esmentar els grups. Opina que el fet que hi hagi molts projectes sobre la taula és un bon senyal, i que hauria estat desitjable que tots els governs haguessin actuat de la mateixa manera. A més, assenyala que cal tenir en compte que els ritmes de desenvolupament dels projectes són diferents, perquè ara es fan de manera més participada que mai. D'altra banda, afirma que a cada plenari de districte o cada consell de barri el Govern ha rendit comptes sobre els projectes que hi ha en marxa i el ritme que porten, i que, per tant, creu que es disposa d'aquesta informació. Pel que fa a això, suggereix als grups que parlin amb els seus consellers perquè els posin al dia. Explica que, en cas que no tinguin aquesta informació, està segur que el Govern la facilitarà.

Manifesta que creu que la proposició és una mica tendenciosa, però que, no obstant això, el Grup Municipal del PSC hi donarà suport. Explica que pensa que aquesta informació existeix i que s'han de felicitar perquè mai no hi havia hagut tantes iniciatives en marxa a la ciutat i d'aquesta envergadura. A més, assenyala que els veïns i veïnes fan un seguiment dels projectes tant en les fases de debat i de redacció com posteriorment.

Explica que no comparteix el que s'ha comentat sobre la inversió en obres perquè creu que l'esforç que es fa és enorme. Manifesta que és cert que s'han prioritzat obres d'una mida diferent, però que, en canvi, totes les obres que s'han esmentat són de gran envergadura. Remarca que mai no han aturat cap projecte, sinó que han prioritzat obres, i opina que s'ha de continuar així.

D'altra banda, explica que no es pot estar de preguntar al Sr. Coronas si la Generalitat els passarà un informe sobre el compliment del calendari de les parades del metro de la Zona Franca, ja que estan una mica espantats.

La Sra. SANZ manifesta que qualsevol grup pot sol·licitar la informació que es demana en la proposició si no la té, i no cal que s'esperï a fer-ho a través d'una proposició, sobretot perquè tots els projectes municipals tenen un procés de participació amb els veïns. A més, remarca que els grups municipals estan presents a les taules de seguiment de la Meridiana i de Glòries i





saben perfectament quina és la seva evolució, i poden trobar tota la informació a la web. Afirmar que, per tant, no entén quin és l'objectiu de la proposició.

Destaca que han finalitzat 30 grans obres a escala de ciutat, que són les que tenen més de 7 milions d'euros de pressupost, que s'estan desenvolupant 61 de forma activa i que 50 més estan licitades. Assenyala que una cosa que cap grup ha mencionat és el Pla de rehabilitació integral de la ciutat, que preveu la reforma dels 125 carrers de la ciutat que han decidit els consells de barri. Manifesta que n'hi ha 36 d'acabats, 7 en obres, 45 en licitació i 37 en fase de redacció de projecte. D'altra banda, destaca que han fet 36 quilòmetres de carrils bici i que hi ha 20 quilòmetres en obres i 61 en projecte.

Assenyala que el procés de reforma de la Meridiana segueix el calendari previst, així com el metro de la Marina, si la Generalitat i l'Estat compleixen. Pel que fa a Glòries, afirma que els grups coneixen perfectament la proposta. A més, remarca que per primera vegada hi ha un projecte respecte a la Model, i que també han treballat per reactivar les obres de la Sagrera. Destaca que, per tant, hi ha molts projectes i que han prioritzat aquells que els veïns reclamaven amb més intensitat i que l'equip de govern creia que calia tirar endavant a la ciutat.

Conclou que el Govern està treballant per desenvolupar més projectes en l'àmbit urbanístic dels que s'havien fet mai, i que tot això té uns calendaris d'acord, de licitació i de posada en marxa. Afirmar que l'objectiu és que aquesta activitat no s'aturi i vagi a més.

El Sr. CORONAS assenyala que no li ha quedat clar el sentit del vot del Grup Municipal de BC.

La Sra. SANZ manifesta que s'abstindran.

El Sr. CORONAS recorda que fa dos anys la Sra. Sanz, el Sr. Mòdol, la Sra. Lecha i ell es van fer una foto a Torre Garcini.

La Sra. SANZ afirma que aquest projecte està en marxa.

El Sr. CORONAS explica que no qüestionen que no s'estiguin fent les coses, sinó que plantegen que el Govern té molta pressa per anunciar projectes i a vegades allò que anuncia no es reflecteix en el resultat final.

Diu al Sr. Mòdol que el Grup Municipal d'ERC parla molt amb els seus consellers de districte, però que aquests disposen d'una informació limitada, igual que en el mandat anterior.

Explica que creu que ni la Sra. Sanz està ben informada d'algunes coses. En aquest sentit, assenyala que abans la tinenta d'alcalde ha dit que comparteixen la informació relativa al 22@ amb els grups municipals, quan al Districte se'ls va denegar poder formar part de la comissió del 22@.

Assenyala que si per primera vegada hi ha un projecte per a la Model és perquè fins ara no disposaven d'aquest espai, i recorda que el Grup Municipal d'ERC va pressionar perquè l'Ajuntament i la Generalitat arribessin a un acord.

Finalment, explica que s'han assabentat que en el consell de barri que es va fer ahir a Sant Martí es va dir que hi ha un informe de la Direcció General de Joventut que afirma que l'alberg de la Vila Olímpica no compleix els requisits de prevenció i seguretat. Manifesta que, per tant, demanaran que el Govern torni a convocar la comissió sobre aquest tema, que estava aturada.

El Sr. MÒDOL pregunta si algun grup vol tornar a intervenir.

La Sra. SANZ diu al Sr. Coronas que analitzaran el que sigui necessari i compartiran tota la informació. D'altra banda, li pregunta si tirarà endavant tot el que la Generalitat va anunciar



respecte a la línia 9, ja que no en saben res. En aquest sentit, remarca que també es prometen moltes coses en altres instàncies.

*La Sra. Sanz expressa l'abstenció de BC, el Sr. Mòdol expressa el vot favorable del PSC, el Sr. Martí expressa el vot favorable del Grup Municipal Demòcrata, el Sr. Alonso expressa el vot favorable de Cs, el Sr. Coronas expressa el vot favorable d'ERC, el Sr. Mulleras expressa el vot favorable del PP, la Sra. Lecha expressa el vot favorable de la CUP i el Sr. Ardanuy expressa el seu vot favorable. S'APROVA.*

Del Grup Municipal PP:

- 15.- (M1519/7189) La Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat acorda instar al govern municipal a tramitar l'aprovació inicial del planejament urbanístic de la Verneda Industrial - Torrent de l'Estadella per consolidar el teixit industrial en aquella zona de la ciutat.

El Sr. MULLERAS manifesta que la reindustrialització de la ciutat és una de les assignatures històriques pendents a la ciutat. Assenyala que a Barcelona hi ha dues zones importants que podrien ser reindustrialitzades: al nord, la Verneda Industrial, i al sud, la Marina del Prat Vermell. Explica que el Grup Municipal del PP ja havia portat a la Comissió una proposta sobre la Verneda Industrial i havia obtingut un compromís del Govern municipal, però que, malauradament, no s'ha complert.

Recorda que el 2008 es va fer la modificació inicial del PGM per a la transformació urbanística de la Verneda Industrial-Torrent de l'Estadella amb l'objectiu d'ordenar integralment, transformant els usos, de crear un nou barri d'usos mixtos i de dotar-lo de serveis, equipaments i espais lliures necessaris. A més, assenyala que en el Pla d'actuació municipal (PAM) 2012-2015 es va incloure aquesta proposta com un dels instruments de planejament a redactar i a aprovar.

Explica que el projecte urbanístic de la Verneda Industrial de 2008 estava basat en plusvàlues urbanístiques, motiu pel qual entenen que era fruit d'una època passada que no es podia traslladar a l'època actual. Manifesta que, per això, el 2013 el seu grup va fer una proposició a la Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament per actualitzar el projecte. Recorda que el març del 2014 es va aprovar donar per conclosa la tramitació del pla anterior, i que el gener del 2016, ja en aquest mandat, el seu grup va presentar un prec a la Comissió en què instava el Govern municipal a tramitar l'aprovació inicial d'un planejament urbanístic de la Verneda Industrial - Torrent de l'Estadella per consolidar el teixit industrial en aquesta zona de la ciutat. Assenyala que es va transaccionar amb el Govern que això es faria en un període de sis mesos, de manera que el juny del 2016 s'hauria d'haver aprovat. Afirmar que, tanmateix, un any i mig després d'aquesta data encara no saben res d'aquest planejament.

Recorda que el gener del 2017 van fer un seguiment d'aquest prec i el Govern municipal els va dir que el seu objectiu era aprovar aquesta modificació dins del 2017 i que estava treballant amb altres ajuntaments com el de Sant Adrià per poder-ho fer amb la màxima celeritat possible. Assenyala, però, que continuen sense saber res d'aquest planejament. Subratlla que aquest endarreriment genera una gran inseguretat jurídica a les persones i a les empreses que treballen en aquest àmbit, que són un mínim de més de 3.700 persones i un màxim de 6.000, segons el mateix Govern municipal. Afirmar que aquesta zona s'ha anat degradant amb els anys i que fa molt temps que s'espera aquesta reindustrialització. Manifesta que, des del Grup Municipal del PP, aposten per aquesta consolidació del teixit industrial amb una indústria no contaminant i que no perjudiqui l'entorn, i garantint als industrials que el sòl es mantindrà amb aquest ús



durant molts anys, perquè això pugui ser garantia de llocs de treball i de noves oportunitats de feina per a molts joves.

Remarca que presenten una proposició molt semblant a la que van presentar fa dos anys i mig, atès que no han tingut resposta i no han vist cap acció del Govern municipal en aquest àmbit. Manifesta que, tot i que tornen a demanar el mateix que fa dos anys i mig, esperen que la resposta del Govern municipal no sigui la mateixa.

El Sr. BLASI afirma que aquest és un altre projecte paralitzat pel Govern municipal d'Ada Colau, i assenyala que vol afegir alguns antecedents als que ha esmentat el Sr. Mulleras. Explica que en el mandat 2008-2011, amb un Govern del PSC i d'ICV-EUiA, es va iniciar la tramitació per modificar el PGM per eliminar aquest polígon industrial del Bon Pastor, i que en el mandat de Xavier Trias es va aturar aquesta modificació i es va constituir una taula de treball del polígon, amb la presència dels dos districtes implicats, l'Ajuntament, les empreses, les associacions de veïns i els sindicats, amb el compromís de preservar-lo, estructurar la part que està desestructurada i evitar la presència d'una indústria pesada i contaminant. Manifesta que es van realitzar un conjunt de treballs i es va concretar com hauria de ser aquest entorn, que no era compatible amb les plusvàlues habituals de l'època del Govern bipartit.

Interromp la seva intervenció per demanar a alguns membres del Govern que no parlin i l'escoltin per una qüestió d'educació i perquè després hauran de donar resposta a les intervencions dels grups.

Remarca que els treballs esmentats no han vist la llum en aquest mandat, i que creuen que és lamentable l'opacitat i la manca de reunions del grup de treball del polígon industrial. D'altra banda, assenyala que, des de l'Àrea Metropolitana, es va fer una mesura per tal de treballar sobre aquest polígon dins el Pla de millora de polígons industrials, que és una mesura que també van reivindicar en aquest mandat.

Conclou que el Grup Municipal Demòcrata dona suport a aquesta iniciativa, per tal d'actuar en la línia del que ja s'havia treballat anteriorment i trobar la complicitat dels diferents agents implicats.

El Sr. BLANCO manifesta que el Grup Municipal de Cs també votarà a favor d'aquesta proposició. Assenyala que, atès que ja s'han explicat àmpliament els antecedents d'aquesta proposta, només farà alguna observació personal que pot servir de reflexió sobre el desenvolupament d'aquest barri.

Explica que aquesta zona industrial, situada en un extrem de la ciutat i del districte de Sant Martí, és una zona degradada i allunyada d'altres barris més dinàmics, i a la nit té a vegades un aspecte veritablement inhòspit. Manifesta que, per tant, consideren que aquesta zona requereix una reactivació econòmica i social. Afirma que aquesta reactivació ha de ser industrial, d'acord amb els usos tradicionals que ha tingut la zona, però que també caldria estudiar la implantació d'usos residencials i comercials, a fi d'aconseguir la barreja d'usos que és tan característica de la gran majoria dels barris de la ciutat. Explica que, al parer del seu grup, cal incentivar una mixtura d'usos perquè aquesta zona sigui també un barri amb espais públics, carrers i zones verdes de caràcter urbà on hi hagi seguretat i activitat cívica durant totes les hores del dia. Afirma que cal integrar aquest espai, avui una mica deseparat, en el conjunt de la ciutat, i que per fer-ho possible és necessari impulsar algun tipus de planejament.

Manifesta que esperen que el Govern els expliqui què vol fer en aquest sector i, sobretot, que això es tradueixi en propostes reals i concretes.

El Sr. CORONAS expressa el vot a favor del Grup Municipal d'ERC. Assenyala que, de fet, a la Comissió d'Urbanisme de juliol del 2008 es va aprovar inicialment la modificació puntual



del PGM per a la transformació urbanística a l'entorn del Torrent de l'Estadella i la Verneda Industrial amb el suport dels grups del PSC i ICV-EUiA, que governaven en aquell moment, i d'ERC, i amb l'abstenció dels grups de la CUP i del PP. Explica que aquella modificació plantejava el primer pas del que hauria de ser la transformació física del sector, que s'havia de desenvolupar mitjançant un pla especial d'infraestructures, 11 plans de millora urbana i plans sectorials d'operacions estratègiques, que s'havien de concretar amb les volumetries, els sistemes viaris, els equipaments i les zones verdes del nou barri. Així mateix, recorda que aquell pla preveia la creació de 6.000 habitatges, amb la pèrdua de sòl industrial. Assenyala, però, que el Govern no va portar el pla a aprovació provisionalment perquè, després de negociar amb el seu grup, no van arribar a cap acord respecte al percentatge de sòl industrial que el projecte havia de mantenir. Destaca que les tesis del seu grup aleshores ja eren que calia treballar en la reindustrialització de la ciutat i garantir un mínim de sòl industrial dins del sector. Afirma que a finals del mandat passat aquest planejament es va donar per conclòs i, per tant, el que ara toca és fer-ne un de nou.

Explica que, des del Grup Municipal d'ERC, tenen clar que no es pot perdre ni un metre de sòl industrial i, per tant, són favorables a l'impuls d'aquest planejament si serveix per consolidar el teixit industrial d'aquesta zona. Remarca, però, que cal tenir en compte les problemàtiques del lloc i establir uns certs criteris que no afectin les indústries que ja s'hi han establert. Manifesta que, entre altres punts, cal incorporar estàndards de sostenibilitat referents a consum energètic, disposició de plaques fotovoltaïques, aïllaments tèrmics i acústics, orientacions dels edificis, estalvi del consum de l'aigua, aprofitament d'aigües residuals i sistemes centralitzats de recollida de residus. Afirma que també cal garantir la connexió amb els barris del voltant a partir de la xarxa de carrers dels connectors per a vianants i del verd estratègic, accessos i càrrega i descàrrega per a l'activitat industrial i econòmica que siguin compatibles i que no es desenvolupin a l'espai públic, i la creació i el manteniment del verd urbà per potenciar un futur corredor verd del Rec Comtal. A més, demana al Govern que sobretot escolti les associacions i entitats veïnals de la zona, que tenen idees i volen participar en aquest procés.

La Sra. LECHA explica que havien preparat l'argumentari relatiu a aquesta proposició, però que després han decidit no debatre la proposició del Grup Municipal del PP, que és un partit que intenta suprimir els debats que es puguin fer al país, en concret al Parlament de Catalunya. A més, remarca que és el partit més corrupte d'Europa i que intenta silenciar tota aquesta corrupció als mitjans de comunicació, malgrat que és escandalosa. Així mateix, afirma que és el partit que encapçala la repressió que va començar al país el dia 20 de setembre, a banda d'altres episodis anteriors, i el partit que l'1 d'octubre va exercir una gran repressió contra la població de Catalunya que defensava amb els seus cossos les urnes i, per tant, la democràcia. Manifesta que, a més, com que a l'Estat espanyol no hi ha separació de poders, també és el partit que encapçala l'empresonament del Govern legítim de la Generalitat de Catalunya.

El Sr. ARDANUY explica que està d'acord a continuar avançant en l'impuls de mesures per frenar la degradació i alhora protegir tot allò que tingui a veure amb sòl industrial a la ciutat, i concretament a l'entorn que és objecte de la proposició. Afirma que, per tant, votarà a favor de la proposició, i demana que s'impulsi tot el seguit de mesures previstes per protegir sòl industrial i generar una mixtura d'usos en aquesta zona.

El Sr. MÒDOL opina que aquest és un dels àmbits de la ciutat més controvertits, ja que un dels grans debats que hi ha a la ciutat és com fer que torni a ser productiva i aquest és dels pocs llocs on encara es pot donar això. Recorda que la reflexió sobre aquesta qüestió ja es va iniciar en el mandat anterior i fins i tot abans. Remarca que, més enllà de la indústria i els llocs de



treball que s'han de mantenir en aquest àmbit, cal decidir quin model productiu es vol garantir. Explica que, per tant, creu que, en paral·lel a millorar les condicions de l'espai públic o consolidar alguns carrers en les intervencions que es puguin fer, cal una reflexió més profunda sobre què volen que passi en aquesta zona. Assenyala que ja s'ha parlat de la mixtura d'usos, però que tenen un repte molt més gran com a ciutat, que és com generar llocs de treball de qualitat a la ciutat i quins àmbits reservar a aquest efecte. Opina que, per tant, haurien de ser capaços de mantenir aquests debats en paral·lel. Manifesta que, no obstant això, és cert que es podrien quedar en la part del desenvolupament urbanístic que es va aturar, que opina que es va aturar precisament perquè posava en qüestió un element molt transcendental.

Explica que votaran a favor de la proposició, però que ell no posaria l'èmfasi només en el ritme del planejament urbanístic, sinó també en una reflexió que cal que sigui més profunda i no només per a aquest àmbit concret de la ciutat. Manifesta que els consta que s'està treballant en aquest sentit, i demana que es tingui en compte que a vegades les presses no són bones, i menys quan hi ha tant en joc. D'altra banda, recorda que hi ha diferents administracions implicades i que els ajuntaments de Barcelona, de Santa Coloma, de Badalona, de Montcada i Reixac i de Sant Adrià estan duent a terme un pla que té incidència directa sobre aquest àmbit.

La Sra. SANZ demana disculpes al Sr. Blasi si abans s'ha sentit poc escoltat. Li diu que el que estava compartint amb el Sr. Mòdol era una qüestió vinculada amb la proposició, a la qual afirma que donaran suport. Explica que recordava al Sr. Mòdol la modificació del PGM que es va fer en el mandat anterior a l'àmbit de la Maquinista, que va renunciar a 72.000 m<sup>2</sup> de sòl industrial i va suposar perdre una gran oportunitat per transformar aquest àmbit i per fer una reflexió més àmplia, més enllà dels estudis de mobilitat puntuals que es van iniciar en l'àmbit i que va treballar directament una persona que era molt estimada, el Sr. Piedrabuena. Manifesta que per al seu grup era fonamental fer una reflexió global, que és el que han fet des del principi del mandat.

Destaca que estan treballant aquesta qüestió amb el Consorci del Besòs, l'Àrea Metropolitana i la Generalitat de Catalunya, i que ho estan fent des de les Tres Xemeneies fins a Baró de Viver, amb l'objectiu de fer un corredor industrial molt potent on no es perdi sòl industrial i on, a més a més, es puguin desenvolupar propostes de reactivació econòmica que facin també de nexa amb els barris fronterers. Explica que l'àrea que porta més l'estratègia industrial no és Urbanisme sinó Empresa, i que, per tant, treballen conjuntament amb el regidor d'Empresa, Sr. Agustí Colom, amb un pla estratègic metropolità que els ha d'ajudar a pensar tota aquesta zona geogràfica. Conclou que els agradaria tenir una estratègia industrial per a aquest espai en aquest mandat, tenint en compte des d'aquelles propostes que creuen que estaven ben dirigides, com els estudis de mobilitat que ha esmentat de Torrent de l'Estadella - Bon Pastor, fins a tot el treball que han iniciat en aquest mandat.

El Sr. MULLERAS opina que és curiós sentir segons quines coses per justificar un vot en contra d'una proposta que és de sentit comú i en la qual estan d'acord tots els partits que pensen en la gent. Manifesta que agraeix el vot favorable de tots aquests grups municipals, fet que significa que tant el Govern com l'oposició creuen que s'ha de buscar una reindustrialització de la ciutat, que és un repte que ve de lluny i que s'ha d'entomar en un moment o altre. En aquest sentit, afirma que entre anar molt de pressa i no fer-hi res hi ha termes mitjans, ja que el seu grup va presentar aquest prec el gener del 2016, fa gairebé dos anys. Demana, per tant, que aquesta proposició es dugui a terme amb la màxima celeritat possible.

El Sr. BLASI remarca que la modificació que el Govern del PSC i ICV-EUiA plantejava feia desaparèixer tot el polígon industrial del Torrent de l'Estadella i la Verneda Industrial, però que





la Sra. Sanz és lliure de continuar explicant als veïns i veïnes del sector de la Maquinista i del Bon Pastor que encara voldria posar un polígon industrial enmig dels seus habitatges.

Opina que és molt curiós que el Govern digui sempre que treballa tant, quan fa més de dos anys i mig que reclamen aquest projecte. Assenyala que, en qualsevol cas, el Grup Municipal Demòcrata ja ha portat iniciatives a la Comissió Economia, Empresa i Ocupació per potenciar aquest polígon industrial.

El Sr. MÒDOL dona per tancat el punt, després que la resta de grups declinin fer una segona intervenció.

*La Sra. Sanz expressa el vot favorable de BC, el Sr. Mòdol expressa el vot favorable del PSC, el Sr. Blasi expressa el vot favorable del Grup Municipal Demòcrata, el Sr. Blanco expressa el vot favorable de Cs, el Sr. Coronas expressa el vot favorable d'ERC, el Sr. Mulleras expressa el vot favorable del PP i el Sr. Ardanuy expressa el seu vot favorable. S'APROVA.*

Del Grup Municipal CUP:

- 16.- (M1519/7135) La Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat acorda: 1) Que el Govern Municipal faci arribar a tots els grups la informació sobre la situació actual dels treballs i la documentació generada fins ara. 2) Instar al Consell Metropolità a que constitueixi organismes participatius, tal i com recull la llei, com a primer pas per al desenvolupament d'un ampli debat ciutadà. 3) La creació amb caràcter permanent d'un grup de treball per tal de compartir i actualitzar la informació, dur a terme el seguiment del procés del Pla i impulsar actuacions concretes.

La Sra. LECHA recorda que el Pla director urbanístic metropolità (PDUM) és un dels plans directors urbanístics que han de desenvolupar el Pla territorial metropolità de Barcelona, pla territorial parcial aprovat el 2010 que abasta no només l'àrea metropolitana de Barcelona, sinó tota la regió metropolitana de Barcelona. Explica que la Llei 31/2010, de 3 d'agost, que correspon a l'àrea metropolitana de Barcelona, estableix en els articles 21 i 26, entre d'altres, els objectius del PDUM, les determinacions, les competències, el procediment de tramitació, els instruments de desenvolupament i els efectes i les relacions amb el planejament urbanístic preexistent. Afirmar que el PDUM ha d'establir l'ordenació integral de l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona i el marc d'adaptació del vigent Pla general metropolità del 1976, amb la formulació d'un text únic per tal d'homogeneïtzar-ne i harmonitzar-ne el contingut. Remarca que, per tant, és important assenyalar que moltes de les determinacions que la Llei 31/2010 atribueix al PDUM han correspost tradicionalment al planejament urbanístic municipal, com ara la classificació del sòl i la definició de reserves del sistema general. D'altra banda, explica que la mateixa llei crea la figura del Pla d'ordenació urbanística metropolità, que haurà de desplegar posteriorment les determinacions del PDUM amb el detall propi d'un pla d'ordenació urbanística municipal.

Manifesta que, per tot plegat, el PDUM tindrà un paper absolutament determinant en la configuració del model territorial metropolità i, en aquest context, del futur de l'urbanisme de Barcelona. Assenyala que la tramitació d'aquest pla correspon a l'Àrea Metropolitana, que també és l'administració ordinària competent per desenvolupar-lo i gestionar-lo. Remarca que, una vegada aprovat, el marge de maniobra de les administracions municipals serà escàs, sobretot en relació amb les qüestions urbanístiques d'una certa transcendència. Afirmar que, per tant, els ajuntaments haurien de tenir una participació efectiva en l'elaboració del pla, i més encara l'Ajuntament de Barcelona.



Recorda que l'article 26 de la llei 31/2010 diu: «Els municipis metropolitans, sens perjudici del que estableix l'article 25, participen en la formulació i la tramitació del Pla director en les formes següents: la constitució de comissions tècniques per a l'anàlisi de les determinacions que els afecten, i la constitució de comissions de participació integrades pels alcaldes o regidors en qui deleguin i els membres del Consell Metropolità.» A més, manifesta que també cal tenir en compte que els ajuntaments es troben representats en el Consell Metropolità, òrgan que ha d'adoptar les decisions polítiques fonamentals amb relació al PDUM i la presidenta del qual és l'alcalde. Explica que fins ara no s'ha fet públic cap document propositiu i només s'ha iniciat la seva redacció sobre tres eixos: la relació de set *workshops* temàtics, dels quals ha sorgit la major part de la documentació publicada fins ara, que es troba a la web del pla, producte d'aportacions externes; la formació de l'equip redactor, els treballs del qual no s'han fet públics, i la comunicació i la participació, tot i que fins ara la participació ha quedat restringida a experts. Afirmar que, després de més de quatre anys d'haver-se iniciat la redacció del PDUM, no consta la creació de cap dels organismes de participació dels municipis als quals fa referència l'article 26 de la llei.

Opina que, per la transcendència del tema i per la capitalitat de Barcelona, pel fet que la majoria de les grans decisions urbanístiques són d'abast metropolità i pel fet de disposar de la presidència del Consell, l'Ajuntament hauria de tenir un paper clau i capdavanter en l'urbanisme metropolità, i en concret en el procés de formulació del PDUM, cosa que no sembla que hagi succeït fins ara. Afirmar que cal tenir en compte que, si finalment s'aprova el pla, serà una eina determinant per afrontar problemàtiques com la gentrificació i l'especulació immobiliària, les polítiques d'habitatge, les activitats econòmiques, el dèficit de dotacions urbanístiques o la biodiversitat urbana. Tot seguit formula la proposició.

El Sr. MARTÍ manifesta que, des del Grup Municipal Demòcrata, agraeixen la presentació d'aquesta proposició perquè creuen que està ben plantejada i que recull un neguit i uns anhels que són compartits per una bona part dels grups metropolitans, més enllà dels grups municipals de la ciutat de Barcelona.

Afirmar que fa potser massa temps que estan plantejant aquests debats. Assenyala que s'han fet moltes inversions en estudis i dictàmens per part de la Generalitat i l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que és a qui correspon bàsicament tirar endavant aquesta iniciativa, així com per part dels 36 ajuntaments metropolitans. Manifesta que, en l'àmbit estricte de competències de l'Ajuntament de Barcelona, cal compartir aquesta informació i, sobretot, impulsar l'acció de govern de la presidenta de l'Àrea Metropolitana, que alhora és alcaldessa de Barcelona. Assenyala que, en aquesta doble condició de la Sra. Colau, entenen que està més que justificat que es plantegi aquesta iniciativa, que és una iniciativa que remarca que ja ha debatut i tractat el Grup Metropolità de CiU en l'àmbit del Consell Plenari de l'Àrea Metropolitana.

Afirmar que és evident que el Pla general metropolità està més que obsolet i ha patit centenars de modificacions i de planejaments derivats, motiu pel qual ja no poden esperar gaire més per fer aquests nous plans. Explica que no es tracta només d'una simple ordenació territorial, sinó d'incorporar-hi qüestions com el dret a l'accés a l'habitatge, la planificació de les infraestructures aeroportuàries i portuàries o la recuperació del front litoral, entre moltes coses que formen part de l'extensa àrea territorial metropolitana.

Expressa el suport del seu grup a la proposició, i assenyala que els grups reclamen la documentació sobre el PDUM generada fins ara, que no sempre és a l'abast fora dels àmbits estrictament tècnics. Manifesta que esperen que el Govern accepti la proposició i no triguin a disposar d'aquesta informació en l'àmbit municipal, més enllà de la capacitat que tinguin els grups metropolitans de treballar-la en l'àmbit metropolità.



El Sr. BLANCO explica que el Grup Municipal de Cs també espera que el Govern accepti aquesta proposició, que entén que demana bàsicament informació sobre els treballs que s'han fet fins ara en relació amb el PDUM; la creació d'òrgans participatius per propiciar un debat ciutadà, tal com preveu la llei d'urbanisme, i crear una comissió de treball permanent. Manifesta que votaran a favor de la proposició, tal com sempre fan quan es demana informació i el compliment i l'aplicació d'allò previst en la normativa vigent.

Assenyala que, atès que parlen de l'àmbit metropolità, consideren que el lloc més oportú per plantejar aquesta petició és l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que és on es duen a terme els treballs per a la redacció del PDUM. Explica que consideren que és el Consell Metropolità el que ha de facilitar tota aquesta informació i constituir tots els àmbits de participació que preveu la llei. Manifesta que, no obstant això, creuen que és pertinent afavorir un debat ciutadà entorn de la redacció d'aquest pla, atesa la importància que tindrà en el planejament i en la gestió urbanística de tots els municipis de l'àrea metropolitana, si s'aprova.

D'altra banda, recorda que, a iniciativa del Grup Municipal Demòcrata, la Comissió ja ha demanat en reiterades ocasions la constitució d'una comissió permanent d'urbanisme amb experts i representació de tots els grups municipals per debatre tots els plans urbanístics. Assenyala que aquest seria també un àmbit en el qual es podria debatre el PDUM. Manifesta que aprofiten, doncs, per tornar a fer aquesta petició, que ja fa dos anys que es va plantejar. Recorda que, malgrat que la majoria dels grups municipals van votar-hi a favor i el Govern va acceptar crear aquesta comissió, encara no tenen notícia que s'hagin fet passos en aquest sentit.

El Sr. CORONAS afirma que el Grup Municipal d'ERC està totalment d'acord amb el que demana la proposició.

Manifesta que el document de bases i estructura del procés de redacció del PDUM va anar com a assabentat al ple de juliol del Consell Metropolità i que, per tant, es pot consultar. Remarca, però, que és un document molt tècnic. Explica que en aquest procés hi haurà un espai per als grups polítics amb representació a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que és la comissió informativa del PDUM, i que també es vol fer participar tots els agents implicats en el territori, des de les diferents administracions que hi actuen, principalment la Generalitat i els ajuntaments metropolitans, fins a les entitats i la ciutadania, tot i que el document estableix de manera clara la separació entre l'àmbit polític i l'àmbit tècnic. Manifesta que, per tant, entenen que la CUP, com qualsevol altre grup polític amb representació a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, hauria de poder-hi fer aportacions des de l'Àrea Metropolitana i des dels ajuntaments, en alguns dels quals hi governa, com Cerdanyola, Badalona o Ripollet.

Explica que, dins l'àmbit polític, hi ha la Comissió de Govern del PDUM, que està composta per sis representants de la Junta de Govern de l'Àrea Metropolitana, dos representants de l'Ajuntament de Barcelona i un representant de cada municipi de més de 100.000 habitants, i sis participants en representació de la resta del territori metropolità. D'altra banda, manifesta que els sembla bé la creació d'una comissió de treball per fer un seguiment dels treballs fets i poder accedir a l'última documentació generada per l'Ajuntament de Barcelona, i que cada govern pot determinar quina participació vol donar-hi a l'oposició.

Afirma que segurament la redacció del document no va tan ràpida com tots desitjarien, però que volen que quedi palesa la importància que té per al seu grup la redacció del PDUM, ja que és l'única manera de deixar enrere un Pla general metropolità que té més de 40 anys, que és ple de pedaços i que, en haver-se fet en una realitat expansionista tan diferent de l'actual, genera contínues disfuncions i incongruències a l'hora d'aplicar el planejament i suposa no poder donar resposta a la realitat actual.

Finalment, assenyala que el passat juliol va sortir la notícia que l'aprovació inicial del PDUM seria el 2021, però que, segons la nova llei de territori, si no es fa abans del 2019, no complirà



els terminis establerts i la Generalitat podria assumir les competències urbanístiques de territori metropolità.

El Sr. MULLERAS declina intervenir.

El Sr. ARDANUY manifesta que votarà a favor de la proposició per molts motius. Afirmar que el primer és la necessitat que des de l'Ajuntament de Barcelona es pugui reflexionar i analitzar d'alguna manera aquest document d'estratègia metropolitana. D'altra banda, explica que ell, com a regidor no adscrit, no està a l'Àrea Metropolitana, mentre que com a representant de Demòcrates de Catalunya té la voluntat i la necessitat de transmetre als seus companys de partit, alguns d'ells regidors i membres del govern d'altres municipis metropolitans, tota la informació que sigui escaient. A més, remarca que la ciutat de Barcelona té prou entitat i lideratge a l'Àrea Metropolitana per poder tenir aquest debat en la Comissió o en els grups de treball que es considerin oportuns. Finalment, s'ofereix a participar en qualsevol d'aquests grups de treball.

El Sr. MÒDOL manifesta que, des del Grup Municipal del PSC, estan totalment a favor de la proposició i hi votaran a favor. Afirmar que l'elaboració del PDUM és un treball titànic i d'una complexitat enorme, tot i que es van fer passos i hi ha un calendari establert. Remarca, però, que no seria tan preocupant que la Generalitat assumís les competències urbanístiques del territori metropolità si no es compleixen els terminis previstos.

Opina que s'ha de fer una tasca important per explicar en quin moment s'està d'aquest procés. Explica que tots recorden la darrera exposició sobre els treballs que es van fer, que ja té més de dos anys, i que els consellers de l'Àrea Metropolitana, tot i que van sentir informats d'estudis complementaris, no tenen la sensació de saber quina és l'evolució que està seguint el pla. Manifesta que entén que tothom està d'acord en el fet que cal fer aquesta feina i que la dificultat és purament tècnica. Afirmar que, en qualsevol cas, s'ha de ser més didàctic que mai.

La Sra. SANZ manifesta que, des del Grup Municipal de BC, consideren necessària la proposició i, a més, els preocupa l'evolució del PDUM i que estigui llest amb temps suficient per poder desenvolupar després, si no el Pla general metropolità futur, com a mínim els plans d'ordenació urbanística municipals de cadascun dels ajuntaments. A més, afirma que és evident que el PGM vigent, de fa quaranta anys, no respon a les necessitats actuals, tal com ho mostra el fet que calgui fer-ne modificacions contínuament.

Explica que la ciutat de Barcelona està intentant accelerar una mica aquests processos, malgrat que no és fàcil perquè depenen de l'Àrea Metropolitana i perquè hi ha una part tècnica molt àmplia. En relació amb això, assenyalava que els grups municipals hauran de seleccionar quina informació volen, perquè hi ha una quantitat ingent de papers i d'estudis, atès el temps que fa que es treballa el PDUM. Manifesta que ara, en la fase de concreció, el que estan fent els ajuntaments és seleccionar aquella informació més relativa a línies estratègiques, que al seu parer és l'horitzó que hauria de marcar aquest pla, per anar concretant i aprofundint a partir d'aquí.

D'altra banda, manifesta que des del Pla estratègic metropolità, del qual ella és la presidenta, han entomat el procés de participació amb els actors econòmics, els veïns i les ciutats, per desenvolupar un procés de reflexió més obert. Explica que ara cal buscar l'encaix d'aquest procés, sigui en el Pla estratègic metropolità o sigui en el Consell d'Urbanisme, que també seria una manera útil de posar en marxa aquesta comissió.

Afirma que voten a favor de la proposició i que es comprometen a presentar una proposta de concreció a principis d'any, per tal que la ciutat comenci a fer aquest debat tan important, atès que afecta tota la planificació urbanística de Barcelona i de l'àrea metropolitana.

La Sra. LECHA agraeix que s'hagi aprovat la proposició.

El Sr. MULLERAS precisa que el seu vot és favorable.

*La Sra. Sanz expressa el vot favorable de BC, el Sr. Mòdol expressa el vot favorable del PSC, el Sr. Martí expressa el vot favorable del Grup Municipal Demòcrata, el Sr. Blanco expressa el vot favorable de Cs, el Sr. Coronas expressa el vot favorable d'ERC, el Sr. Mulleras expressa el vot favorable del PP, la Sra. Lecha expressa el vot favorable de la CUP i el Sr. Ardanuy expressa el seu vot favorable. S'APROVA.*

- b) Proposicions amb contingut de Declaració institucional
- c) Precs

Del Grup Municipal Demòcrata:

- 17.- (M1519/7204) Demanem que se'ns digui i faciliti, els estudis específics en els que s'ha avaluat l'impacte que suposa la reducció de places d'aparcament que comporten les actuacions d'implantació de carrils bici que s'estan executant des de gener de 2017 i s'executaran durant tot el 2018. Demanem que en cas que aquests no existeixin, es facin estudis específics de trànsit per copsar l'impacte que poden tenir en el micro-trànsit de les zones afectades i siguin presentats en aquestes comissions. També, naturalment, que es facin consultes amb veïns i comerciants de les zones afectades per consensuar les solucions menys lesives. Demanem que se'ns faciliti la resposta també per escrit.

El Sr. MÒDOL explica que la regidora de Mobilitat ha demanat que s'agrupin els precis i preguntes en què ha d'intervenir perquè té un compromís de representació i ha de marxar abans del final de la sessió. Assenyala que, per tant, es tractaran primer els punts 17, 19, 22 i 24 de l'ordre del dia.

El Sr. MARTÍ afirma que ja fa mesos que els preocupa els impactes que té l'articulació dels nous carrils bici a tota la ciutat, a banda dels impactes també dels nous carrils bus. Manifesta que en aquest prec demanen quins són els estudis específics dels quals disposa el Govern municipal, i que se suposa que ha d'haver demanat prèviament a cada una de les implantacions dels nous carrils bici de la ciutat, per analitzar els impactes que tenen sobre la disminució del nombre d'oferta de places d'aparcament regulat, sigui àrea verda o àrea blava. Explica que, a una pregunta que el seu grup va formular per escrit, el Govern va respondre que durant el període 2017-2018 la implantació de carrils bici provocaria la pèrdua de gairebé 2.000 places d'estacionament en superfície.

La Sra. VIDAL observa que el to amb què s'ha expressat el Sr. Martí és diferent del prec que ha presentat per escrit, del qual llegeix alguns fragments: «Atès que en el període 2017-2018, per implantació irracional de carrils bici a la ciutat, es perdran [...], agreujant en molts casos els problemes...»; «Atès que en la croada contra els vehicles de mobilitat individual autònoma...» Afirma que, amb aquesta formulació de prec, és evident que no el poden acceptar de cap manera. D'altra banda, remarca que estan desenvolupant una xarxa de carrils bici que va estar





totalment planificada en el Pla de mobilitat urbana aprovat en el mandat anterior. Afirmar que, per tant, els estudis que es van fer per analitzar aquestes implantacions són els mateixos que va fer el Govern anterior per al PMU, per al qual es va fer una modelització del trànsit a la ciutat, on es consideraven tots els carrils bici carrer per carrer i totes les superilles. A més, recorda que els resultats d'aquesta modelització van ser promoguts per tots els grups. Manifesta que, per tant, creuen que el prec no té cap mena de justificació. Afegeix que actualment, a l'hora de treballar tots els carrils bici al territori, es continua estudiant la semaforització, parlant amb els veïns i introduint-hi millores.

El Sr. MARTÍ explica que ja s'esperaven que el Govern no acceptés el prec amb l'argument del PMU del mandat anterior, quan tots saben que els governs aproven eines de planificació i d'ordenació, però que després ve la fase d'execució de l'obra concreta. Afirmar que la Sra. Vidal pot seguir amb el «mantra» del PMU, però que una eina de planificació no s'ha d'executar fil per randa i calen estudis d'impacte concret per a cadascun dels carrers. Manifesta que, de tota manera, li agraeix el to de la resposta.

La Sra. VIDAL remarca que el PMU no és cap mantra. Explica que si el PMU s'hagués aprovat com un pla genèric on els carrils bici apareguessin en corredors aproximats entendria el prec, perquè això voldria dir que hi ha canvis significatius que s'han de reavaluar, però que la xarxa de carrils bici, que no va néixer amb el PMU sinó des de moltes planificacions, es va aprovar carrer per carrer en el PMU vigent. Afirmar que, per tant, tots els estudis pertinents ja es van fer en aquell moment i el que s'està fent ara és adaptar-ne la implantació.

*Es dona per tractat.*

Del Grup Municipal Cs:

- 18.- (M1519/7197) Que, en el termini de 6 mesos, el Govern Municipal presenti a aquesta Comissió un estudi de l'estat de conservació dels parcs infantils de la ciutat, que inclogui una diagnosi de les deficiències detectades, i també un pla de manteniment i de millores per dotar-los d'instal·lacions adients, com ombra, fonts d'aigua, seients i una neteja adequada i accessibilitat universal.

El Sr. BLANCO assenyala que aquest prec respon a una recomanació de la síndica de la ciutat en el seu informe de l'any 2016. Manifesta que en aquest informe la síndica explica que ha rebut diverses queixes de ciutadans en relació amb mancances en l'accessibilitat de la gran majoria dels parcs infantils. Pel que fa a això, afirma que només n'hi ha 11 de totalment accessibles i adaptats per a persones amb mobilitat reduïda, xifra que no representa ni el 2% dels parcs infantils que hi ha a tota la ciutat. D'altra banda, explica que l'informe també parla de queixes per la falta de neteja i de manteniment, i per la inadequació de les instal·lacions per manca d'ombra, d'aigua o de seients, que són elements que necessiten els usuaris habituals dels parcs infantils.

Manifesta que vol reconèixer i constatar que durant els darrers anys l'Ajuntament de Barcelona ha fet un esforç per crear una xarxa de parcs infantils molt àmplia, amb 843 zones de jocs repartides a la ciutat per a nens d'entre 0 i 12 anys. Remarca, però, que el que plantegen amb aquest prec és un canvi de prioritats. En aquest sentit, afirma que potser ja no és el moment d'ampliar el nombre de zones de jocs infantils, sinó de millorar-ne la qualitat. Finalment, formula el prec.



La Sra. SANZ manifesta que està totalment d'acord amb el prec i que, de fet, fa mesos que l'equip de Projectes Urbans de la Gerència d'Ecologia treballa, juntament amb Infància, en un treball que va en la línia del que acaba de plantejar el Sr. Blanco i que aviat explicaran.

Afirma que volen una ciutat habitable i que això no pot deixar enrere els nens i nenes de la ciutat, que han de ser protagonistes d'aquest canvi. Explica que una de les coses que han fet els últims anys ha estat redirigir les rehabilitacions que es feien dels parcs infantils. Assenyala que cal tenir en compte que un joc infantil té una vida útil d'aproximadament uns deu anys i que hi ha un total de 865 àrees de jocs infantils. Explica que el que fan cada any són projectes d'ampliació i majoritàriament de rehabilitació, però que els criteris de rehabilitació són estrictament tècnics. Manifesta que en un moment determinat van decidir canviar d'orientació i, per això, han estudiat altres experiències, com els jocs infantils de ciutats com París, Berlín o Copenhaguen. Afirma que els agraden algunes d'aquestes experiències i les volen començar a implementar a la ciutat.

Explica que l'objectiu d'aquest treball de fa mesos és treure una proposta que faci una anàlisi de les mancances dels parcs infantils i que plantegi mecanismes de renovació amb uns terminis, de manera que puguin garantir accés a aigua, espais per seure, espais amb ombra, o jocs específics adaptats, a banda de tenir una àrea de jocs totalment adaptada per districte. Indica que tot això s'haurà de fer progressivament i que aviat presentaran una proposta en aquesta direcció. Conclou que, per tant, accepta el prec.

El Sr. BLANCO assenyala que avui el Govern respon a tot que ja treballa en allò que es demana. Afirma, però, que el que volen són resultats. Manifesta que, de tota manera, es congratulen de la resposta de la Sra. Sanz i esperen tenir aquesta mesura de govern en el termini més breu possible.

*Es dona per tractat.*

#### d) Preguntes

Del Grup Municipal Demòcrata:

- 19.- (M1519/7205) Quina justificació existeix per haver-se articulat un procediment negociat d'un sol proveïdor i no haver permès concursar en lliure competència a Enginyeries especialitzades i Unitats d'Investigació Universitàries amb un currículum professional i acadèmic molt superior al del propi adjudicatari CENIT? Així mateix, quin era el personal contractat pel CENIT a dia de l'adjudicació 28 d'abril de 2017, en base el qual es deu justificar l'expertesa i procedència de l'adjudicació directa? Sol·licitem que se'ns respongui també per escrit.

El Sr. MARTÍ explica que la pregunta té relació amb el procediment negociat d'un sol proveïdor que s'ha dut a terme per a l'estudi de mobilitat i semaforització de la ciutat relacionat amb la connexió del tramvia per la Diagonal. Manifesta que volen que se'ls expliqui per què no es va optar per una opció més oberta de concurs per adjudicar aquests estudis per valor de gairebé 500.000 euros.

La Sra. VIDAL assenyala que tot seguit respondrà el gerent adjunt d'Infraestructures i Mobilitat, però que hi ha diversos motius per haver optat per aquest procediment. Afirma que el primer és que necessiten una assistència tècnica neutral, i en aquest cas el Centre d'Innovació del Transport (CENIT) és un centre públic. D'altra banda, precisa que aquesta qüestió no està motivada en cap cas pel tramvia, sinó pels canvis que cal fer per a la nova xarxa de bus i per a



la implementació de carrils bici, que impacten molt més en tot el territori i, per tant, requereixen una nova semaforització.

El Sr. VALDÉS explica que el CENIT és una entitat pública de col·laboració entre la Universitat Politècnica de Catalunya i la Generalitat de Catalunya que fa més de 15 anys que treballa i internacionalment reconeguda. A més, destaca que té personal dedicat íntegrament a una recerca aplicada i una recerca orientada a les necessitats de les administracions públiques, d'acord amb el primer dels seus estatuts.

Explica que l'objecte d'aquest contracte és establir un model de comportament de la mobilitat a la ciutat, intentant optimitzar les xarxes i els temps amb una regulació semafòrica que permeti que tots els recursos que s'estan dedicant a la millora del transport públic siguin complementats amb una regulació semafòrica que sigui òptima per reduir els temps. En aquest sentit, assenyala que si la regulació semafòrica no comporta una ajuda important a la infraestructura que s'està construint, es perden recursos. Afirmar que la manera de poder optimitzar tota la velocitat comercial dels autobusos sense generar una afectació important als vehicles privats és fer una simulació conjunta de tot el model matemàtic que caracteritza la ciutat. Explica que aquest model radicava en una empresa privada, però que ara ha estat recuperat per la part pública i no voldrien que tornés al sector privat. Manifesta que, per tant, van creure que era molt important no adjudicar el contracte a empreses de consultoria, sinó a una entitat pública que, a més, era la referència de les diferents administracions.

D'altra banda, destaca que el fet que aquesta tasca la dugui a terme una unitat d'investigació universitària, i no directament professors més implicats en la docència, permet estructurar d'una manera més ràpida els equips perquè puguin col·laborar en aquest projecte, ja que hi ha personal totalment implicat en la investigació. A més, explica que en el moment en què es va fer la contractació el CENIT tenia personal que es podia dedicar íntegrament a aquest projecte amb molta experiència en aquest àmbit, com el Sr. Sergi Saurí, que és doctor enginyer de Camins i director de Recerca a la UPC, i el Sr. Francisco Rodero.

Finalment, indica que facilitaran tota aquesta informació per escrit.

El Sr. MARTÍ agraeix les explicacions de la regidora i el gerent. Explica que, de tota manera, volen expressar la seva discrepància respecte a aquesta adjudicació directa, ja que estan segurs que hi ha unitats especialitzades d'investigació d'universitats públiques que estaven en disposició de competir en qualitat i expertesa amb els professionals del CENIT.

Demana que se'ls facilitin per escrit tots els detalls que ha comentat el gerent, ja que tenen alguns dubtes.

*Es dona per tractada.*

Del Grup Municipal Cs:

- 20.- (M1519/7198) Quins estudis, informes i convenis ha encarregat o firmat el govern en relació al model de gestió de l'aigua, incloent els encàrrecs realitzats per AMB? Es demana que la resposta es doni per escrit i que constin les dades següents: - Nom de l'estudi o informe, breu descripció de l'objecte, import dels treballs, administració que encarrega l'estudi, nom de l'entitat contractada i, en el cas que hi hagi subcontractació, nom de les entitats subcontractades. - Nom i finalitat del conveni, entitats firmats i import de les aportacions econòmiques.



El Sr. ALONSO recorda que en l'últim any s'ha parlat molt de quina és la millor manera de gestionar l'aigua, i s'han encarregat diversos informes i firmat convenis en relació amb aquest tema. Afirmar que el problema és que en tenen una informació parcial i incompleta, ja que a vegades se n'assabenten a través d'alguns consells d'administració i altres vegades per la premsa. Manifesta que per això els agradaria tenir la informació completa de tots els informes i estudis que s'estan elaborant actualment en relació amb la gestió de l'aigua.

La Sra. SANZ assenyala que, atès que el regidor d'Aigua i Energia, el Sr. Badia, no ha pogut assistir a la sessió, serà ella qui explicarà el treball que s'està desenvolupant des de Barcelona Cicle de l'Aigua (BCASA).

Recorda que l'Ajuntament, en el marc del plenari que es va fer al novembre del 2016, va determinar que s'iniciessin uns treballs. Explica que el febrer del 2017 es va encarregar a BCASA l'elaboració de diferents informes relatius a la gestió pública de l'aigua, que està previst que es tindran entre finals d'any i principis de l'any següent. A més, assenyala que el pressupost per fer-los és de 200.000 euros. Afirmar que, per tant, ara mateix ni BCASA ni el Govern tenen encara els informes definitius.

Respecte als encàrrecs fets per l'Àrea Metropolitana de Barcelona, diu al Sr. Alonso que ha de fer la petició a la mateixa Àrea Metropolitana perquè el vicepresident de Medi Ambient l'hi respongui.

El Sr. ALONSO demana que l'informin, si no pot ser ara per escrit, del nom d'aquests estudis. Manifesta que el sorprèn una mica que hagi de demanar informació a diferents llocs quan el regidor Badia és el vicepresident de Medi Ambient de l'Àrea Metropolitana. Afirmar que justament desconeixen quina coordinació hi ha pel que fa a aquesta qüestió. En aquest sentit, explica que no saben si els informes que fa l'Àrea Metropolitana són per fer una gestió metropolitana de l'aigua i si els informes de l'Ajuntament de Barcelona són per fer-ne una gestió municipal, i si són informes contradictoris o complementaris.

Manifesta que els agradaria tenir aquesta informació per escrit per saber exactament en què s'estan gastant els diners, ja que la Sra. Sanz ha parlat de 200.000 euros, però l'Àrea Metropolitana també destina diners a aquest tipus d'estudis.

La Sra. SANZ assenyala que cal diferenciar els dos àmbits. Explica que l'Ajuntament de Barcelona, d'acord amb un mandat del Ple municipal, ha encarregat una sèrie d'estudis jurídics i tècnics per avaluar la possibilitat de poder gestionar directament l'abastiment d'aigua. Manifesta que, en canvi, l'Àrea Metropolitana va endegar uns espais i unes comissions per pensar què faria en cas que es confirmés al Tribunal Suprem la sentència del Tribunal Superior de Justícia que deia que la concessió de l'aigua que s'havia fet era il·legal. Afirmar, doncs, que es tracta de dues coses diferents per respondre a una mateixa necessitat, bé des de la gestió pública directa d'un ajuntament, com s'havia fet fa molts anys, o bé des de la perspectiva que el servei no ha de deixar de funcionar en cas que hi hagi una sentència que digui que el que es va fer no era correcte. Diu al Sr. Alonso que, per tant, li facilitaran la informació relativa a l'Ajuntament i que haurà de demanar la resta de la informació a l'Àrea Metropolitana.

*Es dona per tractada.*



Del Grup Municipal ERC:

- 21.- (M1519/7183) Té previst el govern municipal aplicar l'Urbanisme tàctic a la Supercruïlla / Superilla de Sant Antoni?

El Sr. CORONAS precisa que fan aquesta pregunta, no perquè estiguin en contra de les superilles, sinó per estar segurs que en aquest cas no es repetiran els errors que es van cometre amb la superilla del Poblenou.

Manifesta que saben que durant aquest any s'han dut a terme diverses sessions de treball amb les AMPA i els comerciants, que van finalitzar a finals d'octubre amb una jornada oberta al veïnat. Explica que s'han plantejat canvis en el sentit dels carrers, les xarxes d'autobusos, les vies ciclables i les zones de càrrega i descàrrega, i que el Govern ha dit que pretén ampliar els espais d'estada donant prioritat als vianants a través de reurbanitzacions i actuacions tàctiques.

Remarca que aquest àmbit de 78 hectàrees és extremadament complex i té moltes peculiaritats, com el Mercat de Sant Antoni, el Paral·lel, l'avinguda Mistral, la Gran Via i la proximitat amb Ciutat Vella, i que per això cal filar tan prim com sigui possible. Explica que quan el Govern parla d'actuacions tàctiques recorden l'urbanisme tàctic que tanta polèmica ha generat a la superilla del Poblenou, i que per això pregunten si té previst aplicar-lo en aquest àmbit, i si té clar que s'ha de fer en espais altament densificats perquè funcioni.

La Sra. SANZ recorda que ja van dir a l'inici del projecte «Omplim de vida els carrers» que un dels espais on farien una superilla seria l'àmbit de Sant Antoni. Explica que a aquest efecte es va crear un nucli impulsor, que des del febrer del 2017 treballa amb totes les entitats: AMPA, comerciants, botiguers, veïns i veïnes, etc. Manifesta que n'estan satisfets perquè el projecte els ha portat a definir una primera proposta estructurant en primera fase a la cruïlla de Comte Borrell-Tamarit, que ja comença a desenvolupar-se i que s'ampliarà entre el setembre del 2018 i el febrer del 2019 amb actuacions des del carrer Tamarit fins a Comte Borrell fins arribar a l'àmbit de Gran Via. Afirmar que, a més, en una segona fase es desenvoluparan actuacions específiques en l'àmbit Comte Borrell-Parlament, en la qual, treballant amb els veïns, s'ha determinat que siguin actuacions més estratègiques i més tàctiques per acabar d'aprofundir en els usos, a petició del nucli impulsor.

Informa que la inversió inicial de la qual es parteix per fer tot el projecte és de 7 milions d'euros. D'altra banda, remarca que aquest barri és molt dens i necessita zones verdes, i és un espai públic que cal recuperar, aprofitant fins i tot el projecte de transformació del mercat.

El Sr. CORONAS agraeix la resposta detallada que ha donat la Sra. Sanz.

Explica que el seu grup creu que l'urbanisme tàctic no ha funcionat bé allà on s'ha implementat. Afirmar que són molt conscients que els nuclis impulsores fan una feina molt important, però que els preocupa que aquesta feina després no s'expliqui bé a la resta de veïns i veïnes de la zona, ja que no tothom pot estar als espais de participació. Demana que, com a mínim, aquesta informació es doni en temps i forma adequades, a diferència del que va succeir al Poblenou. Així mateix, demana que les peces d'urbanisme tàctic tinguin la temporalitat mínima possible i que es doti el pressupost necessari perquè les actuacions que es facin siguin estructurants com més aviat millor.

La Sra. SANZ manifesta que estan reforçant tots els canals de participació. A més, explica que creuen que hi ha propostes d'urbanisme tàctic que són útils, i en aquest sentit destaca l'èxit de les actuacions puntuals que han dut a terme grans ciutats com Nova York, Medellín o París, amb propostes d'estructuració posteriors.





Manifesta que, tot i intentar sempre fer autocrítica i millorar els projectes, creuen que en aquest cas estan treballant des del principi en molts projectes estructurants i tàctics que demanen els mateixos veïns. Assenyala que és cert que no tots poden ser presents als espais de participació, però que treballaran perquè tothom tingui el màxim d'informació possible i pugui fer-se seu el projecte.

*Es dona per tractada.*

- 22.- (M1519/7184) Quines mesures té previstes el govern municipal per tal d'agilitar els tràmits administratius que endarrereixen els projectes metropolitans, i en concret el projecte de la nova via per a ciclistes i vianants que ha de connectar els municipis de Barcelona i Esplugues?

El Sr. CORONAS explica que, segons el que ha publicat un mitjà de comunicació, el projecte de construcció de la nova via per a ciclistes i vianants que ha d'unir Esplugues i Barcelona s'ha vist retardat per problemes burocràtics de l'Ajuntament de Barcelona. Manifesta que també han pogut saber que altres obres aparentment senzilles s'eternitzen i s'esmenen reiteradament, de manera que també s'encareixen. Afirmar que, per tant, sembla que les traves burocràtiques respecte als projectes de l'àrea metropolitana són un problema recurrent a l'Ajuntament de Barcelona, segons asseguren els mitjans de comunicació. Explica que aquest fet els preocupa de cara a poder consolidar la connectivitat no només del projecte de nova via entre Esplugues i Barcelona, sinó de tots els projectes metropolitans que inclouen la ciutat de Barcelona. Tot seguit formula la pregunta.

La Sra. VIDAL afirma que en el projecte esmentat no hi ha problemes burocràtics derivats dels ajuntaments, sinó problemes habituals en obra pública. Explica que una de les contractes va fer fallida i es va haver de tornar a licitar el projecte, i que, a més, s'han fet canvis i millores en el projecte a l'hora d'adaptar determinats estàndards d'enllumenat públic i de jardineria. Manifesta que, com que es va encarir el projecte, el que va fer l'Ajuntament de Barcelona va ser aprovar una aportació extra a l'Àrea Metropolitana de 400.000 euros per finalitzar l'obra. Destaca que, per tant, l'Ajuntament ha donat solució econòmica a un projecte que no era gens senzill.

El Sr. CORONAS manifesta que és d'agrair que l'Ajuntament col·labori per resoldre aquest projecte tan important per a la ciutat i per a Esplugues. Remarca, però, que s'havia dit que el projecte seguia els estàndards de qualitat de l'Àrea Metropolitana i ja havia rebut el vistiplau dels tècnics dels dos ajuntaments, i pocs mesos després es van paralitzar les obres d'un dia per l'altre perquè l'Institut Municipal de Parcs i Jardins rebutjava la documentació tramitada i obligada a licitar una modificació de projecte executiu amb alguns canvis a la xarxa de rec i jardineria. Assenyala que, concretament, la plantació de plantes enfiladisses mediterrànies proposades per l'equip de l'Àrea Metropolitana no estava permesa a Barcelona i no s'acceptava replantar àlbers ni la ubicació de les oliveres, entre altres coses. Remarca que la suma d'especificacions ha portat a un sobrecost de gairebé 184.000 euros en la inversió d'un milió ja aprovada i retarda sensiblement el projecte. Afirmar que, si aquesta informació que ha donat un mitjà de comunicació és certa, sí que hi ha hagut un problema burocràtic.

La Sra. VIDAL manifesta que no es tracta de problemes burocràtics, sinó de problemes d'adaptació als estàndards de qualitat que han de tenir totes les infraestructures. En aquest sentit, explica que el que pot ser suficient des d'una planificació en un nivell més elevat, pot no



ser-ho quan s'analitza a escala municipal. Reitera que, amb els retards i els encariments requerits, el que ha fet l'Ajuntament de Barcelona és cobrir els costos addicionals del projecte.

*Es dona per tractada.*

Del Grup Municipal PP:

- 23.- (M1519/7190) En quin estat es troben els tràmits per adquirir i/o expropiar l'immoble de la Torre Garcini, així com el projecte i obres de rehabilitació i d'intervenció per destinar aquest edifici a un equipament públic i quin és el calendari i la inversió prevista per a posar en marxa aquest equipament? Sol·licitem disposar d'una còpia per escrit de la resposta que es doni en aquesta comissió.

El Sr. MULLERAS recorda que, tal com ha dit abans el Sr. Coronas, avui fa dos anys que es van fer una foto els representants dels grups que van pactar un acord sobre la Torre Garcini. Afirmar que la Torre Garcini exemplifica bastant la gestió de la Sra. Ada Colau en les polítiques urbanístiques i les polítiques en general del Govern municipal, que qualifica de polítiques de moltes fotos i grans anuncis que després no tenen una concreció real. En aquest sentit, recorda que el Govern va anunciar l'operació de la Torre Garcini i es va aprovar provisionalment la modificació del PGM en el Ple municipal, però que després això no ha tingut una translació pràctica. Assenyala que, de fet, el Grup Municipal del PP va demanar al Govern municipal al novembre del 2015 un calendari sobre el que volia fer a la Torre Garcini, i el mateix Govern els va dir per escrit que la previsió era expropiar-la el 2016, fer obres el 2017 i posar en marxa l'equipament el 2018. Remarca, però, que encara no s'ha fet ni l'expropiació de l'edifici.

La Sra. SANZ manifesta que li sap greu que contínuament es posi en qüestió la gestió del Govern, ja que hi ha molts professionals que després de cada proposta treballen perquè s'executi. En aquest sentit, remarca que cal ser conscients que són els funcionaris i treballadors i treballadores públics els que treballen perquè les propostes s'executin, però que a vegades sorgeixen problemes. En aquest sentit, recorda que, quan van plantejar la proposta de l'expropiació de la Torre Garcini, van advertir que calia un acord amb el propietari. Afirmar que, si hi hagués hagut un acord, l'expropiació hauria estat molt fàcil, però que, sense aquest acord, l'expropiació és més complicada.

Explica que, des d'aquest mes de novembre, la Jurat d'Expropiació de Catalunya té l'obligació de pronunciar-se respecte a la divergència sobre el preu d'adquisició en un termini de tres mesos. Afirmar que, per tant, al gener ja podran dir la xifra concreta del preu de la Torre Garcini perquè ja la podran comprar.

El Sr. MULLERAS manifesta que agrairia que se'ls digués quin és el preu d'adquisició si aquesta xifra ja existeix, i remarca que ell només ha recordat el que el Govern va dir al seu grup en una resposta escrita. Explica que han fet aquesta pregunta perquè creuen que la Torre Garcini ha de ser un equipament municipal per als veïns del barri del Guinardó, però no entenen aquest retard de dos anys.

La Sra. SANZ manifesta que no sap qui va donar aquesta resposta al Grup Municipal del PP, però que el Govern sempre ha treballat amb un calendari diferent, que consistia a fer l'adquisició quan hi hagués un acord sobre l'expropiació, que és el que han treballat durant aquests dos anys. Remarca que no és que s'oblidin dels projectes, sinó que a vegades sorgeixen problemes tècnics i administratius.

*Es dona per tractada.*



- 24.- (M1519/7191) Quin és el calendari d'inici i posada en funcionament dels nous carrils bici i per quin motiu alguns d'ells es troben inoperatius des de fa uns mesos malgrat haver finalitzat la seva execució? Sol·licitem disposar d'una còpia per escrit de la resposta que es doni en aquesta comissió.

El Sr. MULLERAS manifesta que s'alegra que el Govern municipal hagi canviat de filosofia envers les *smart cities*, però que el que no és *smart* a la ciutat és la xarxa de carrils bici, que s'ha fet sense diàleg amb veïns i comerciants, sense participació, sense les mínimes garanties de seguretat en determinats trams i eliminant places d'aparcament i zones de càrrega i descàrrega.

Explica que, en tornar de l'estiu, molts veïns es van trobar amb nous carrils bici a molts carrers de la ciutat. Afirmar que, quatre mesos després, molts d'aquests carrils (els de passeig Sant Joan, passeig Pujades, Pau Casals, París, Doctor Fleming i Sant Antoni Maria Claret) encara no estaven en funcionament. Assenyala que algun, com el del carrer París, s'ha posat en funcionament aquesta mateixa setmana. Explica que no sap si això ha estat conseqüència directa de la pregunta del seu grup en la Comissió, però que, si fos així, la donarien per ben emprada. Manifesta que tot això també ha provocat greus alteracions de la vida quotidiana dels barcelonins i molts problemes de trànsit. Tot seguit formula la pregunta.

La Sra. VIDAL afirma que els carrils bici sí que són bastant *smart* en aquest cas perquè es construeixen amb molta infraestructura. Explica que poden fer la impressió d'estar acabats si hi ha el carril i les peces, però que cal col·locar nous semàfors, reprogramar les cruïlles semafòriques i crear nous guals i illetes per considerar-los acabats. D'altra banda, assenyala que poden facilitar al Sr. Mulleras l'execució prevista dels carrils bici que hi ha en marxa. A més, manifesta que tots aquests carrils acabaran contribuint a una xarxa ciclable completa a Barcelona, així com participada, ja que continuen fent participació en tots els carrils bici, igual com fan en la resta de polítiques.

D'altra banda, afirma que el Govern treballa en moltes qüestions amb empreses de *smart city* que aporten valor afegit, a diferència del que ha succeït sovint a la ciutat quan s'ha defensat la tecnologia sense cap valor afegit i com a façana. Remarca que el que volen és un *smart* amb contingut, tal com tenen els carrils bici.

El Sr. MULLERAS opina que, afortunadament, hi ha hagut un canvi d'actitud radical en temes de *smart city* en el Govern actual, que recorda que abans criticava les polítiques de *smart city*.

Explica que encara no ha entès per què alguns dels carrils bici de la part central de Barcelona han estat inoperatius durant quatre mesos, ja que creu que és excessiu que hagi calgut tot aquest temps per fer les revisions que ha comentat la regidora. Opina que una cosa és que es facin sense la participació dels comerciants i els veïns i, per tant, sense garanties que siguin bons per a la ciutat, i una altra cosa és que hagin estat tants mesos inoperatius.

Finalment, demana que se'ls faciliti per escrit la resposta del calendari.

La Sra. VIDAL manifesta que celebra la impaciència per utilitzar aquests carrils, però que ja ha respost la pregunta. Afirmar que tots els canvis que ha esmentat en la infraestructura són obres serioses que demanen el seu temps.

*Es dona per tractada.*



### Del Grup Municipal CUP:

- 25.- (M1519/7151) Quina és la posició del Govern de l'Ajuntament en aquest tipus de servei, tenint en compte la reglamentació i la declaració per la convivència i els drets dels animals?

La Sra. LECHA assenyala que aquesta pregunta és un avís per arribar a la coherència pel que fa al bon tracte als animals a la ciutat. Manifesta que és cert que s'han aconseguit avanços en aquest àmbit, però que encara queda molt camí a fer. Explica que al seu grup, des que va entrar a l'Ajuntament, l'ha preocupat l'existència de calesses tirades per cavalls a la ciutat, i més després de la mort d'una euga a causa d'un cop de calor l'agost del 2015. Assenyala que aquests animals, a banda del pes que puguin aguantar, han de suportar el fet de caminar en un àmbit que no és natural per a ells, enmig d'un trànsit fora de tota lògica, com el de Via Laietana, que és un dels carrers més sorollosos de Barcelona, i amb unes temperatures extraordinàriament altes a l'estiu.

Recorda que, quan es va produir l'incident que ha esmentat l'agost del 2015, es van posar en contacte amb la Sra. Sanz, que els va dir que es preocuparia molt del tema. Explica que la sorpresa va ser que l'empresa de les calesses era una societat limitada amb domicili a La Foixarda, que és on l'Ajuntament té les instal·lacions relacionades amb cavalls i ponis.

Pregunta fins quan hauran d'esperar que aquests animals tinguin una vida d'acord amb la seva dignitat i no continuïn passejant turistes, que es poden desplaçar a peu, amb taxi, amb autobús, amb metro o amb qualsevol altre mitjà de transport.

La Sra. SANZ recorda que des del primer moment van dir que aquest era un tema que calia treballar. A més a més, destaca que la declaració de l'any 1998 en què la ciutat de Barcelona determinava que calia respectar i evitar el patiment de qualsevol animal s'ha anat traslladant a cadascun dels àmbits en què s'ha detectat que això no es complia. Afirmar que, per tant, ara toca fer-ho a les calesses dels cavalls. En aquest sentit, manifesta que l'objectiu del Govern és finalitzar aquesta concessió per no tenir problemes legals i econòmics, i no renovar-la. Destaca que, per tant, no hi haurà més calesses de cavalls a la ciutat de Barcelona a partir del maig del 2018, que és quan acaba la concessió.

*Es dona per tractada.*

### e) Seguiment Proposicions / Declaracions de Grup

### Del Grup Municipal Demòcrata:

- 26.- (M1519/7206) Que el govern municipal informi sobre l'estat d'execució de la proposició aprovada a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat de 23 de març de 2016, amb el contingut següent: (M1519/2909) La Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat acorda instar el Govern municipal a realitzar un pla director per protegir i rehabilitar el Rec Comtal des de Vallbona fins a Ciutat Vella passant per la Sagrera i Sant Andreu del Palomar, un pla que ha de tenir com a objectiu recuperar l'aigua corrent on sigui possible, que inclogui actuacions de renaturalització i de posada en valor i de dinamització del traçat del Rec Comtal com a futur eix interurbà naturalitzat; així com intervencions de recuperació arqueològica en els punts més significatius i de més interès històric.



El Sr. MARTÍ recorda que el març del 2016 es va acordar que el Govern tirés endavant un pla director que englobés de manera integral la rehabilitació i la posada en valor de tot el recorregut de l'antic Rec Comtal, i que la fórmula de pla director va ser a proposta del mateix Govern. Assenyala que això s'ha fet parcialment en la proposta de Glòries, però que no tenen informació ni constància concreta i oficial que hi hagi un pla director aprovat que abasti tot el recorregut, que va des de Vallbona fins a Ciutat Vella.

La Sra. SANZ afirma que hi estan treballant des de fa temps i que ja han fet l'encàrrec a Carles Enrich, que és l'estudi d'arquitectura que va guanyar l'encàrrec i que està compost per un equip pluridisciplinari. Explica que la data límit de lliurament de la proposta per materialitzar el pla director és el febrer del 2018 i que, per tant, presentarà la proposta al febrer.

Manifesta que també cal tenir en compte que estan intentant, a través del Consorci del Besòs, que Montcada, que té un tram del Rec Comtal, s'incorpori també al pla director, que és una cosa que no estava prevista en el projecte. D'altra banda, assenyala que el pla director s'ha encarregat conjuntament amb el comissionat de Memòria Històrica.

El Sr. MARTÍ agraeix la informació, tot i que opina que el Govern «va a ralenti», ja que es tractava només de fer un encàrrec i tenir un estudi en forma de pla director. Manifesta que, en qualsevol cas, tornaran a recordar aquest tema a la Sra. Sanz el febrer del 2018.

La Sra. SANZ explica que els partits que han governat saben de sobres com funciona l'Ajuntament i l'escàs equip tècnic que té per fer tot el que se li demana. Remarca que aquest equip ha de prioritzar i tirar endavant les propostes en la mesura que pot amb uns processos molt reglats administrativament. Demana, per tant, comprensió i una valoració justa del que s'està fent.

*Es dona per tractada.*

Del Grup Municipal CUP:

- 27.- (M1519/7136) En quin estat es troba la següent resolució aprovada donat que no hem rebut per part del Govern cap convocatòria en relació al grup de treball i el que es deriva d'aquest: (M1519/5814) La Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat acorda la creació d'un grup de treball participatiu per tal d'elaborar durant el 2017 una proposta d'ordenança de solars i edificacions en desús, en el marc del Registre de Solars, d'acord amb les característiques següents: 1.- L'objecte de l'ordenança serà el de regular els usos transitoris i condicions dels solars buits i les edificacions en desús, quan aquestes no tinguin la consideració d'habitatge, sigui quin sigui el seu estat de conservació. 2.- La regulació ha de perseguir que no es mantinguin solars i edificacions en desús sense motiu, combatre l'especulació amb el sòl de la ciutat i generar les condicions necessàries per la mobilització d'aquests espais per a la rehabilitació i construcció d'habitatges i equipaments, així com promoure i facilitar els usos comunitaris transitoris en solars en desús. 3.- L'ordenança regularà, més enllà de les condicions de seguretat i salubritat mínimes, els terminis màxims de mesures de tancament d'edificacions i solars, d'estat de ruïna, els usos transitoris, així com la tipificació d'infraccions i sancions en cas d'incompliment, especialment dirigides a garantir la funció social de la propietat per sobre de l'ús especulatiu d'aquesta.

La Sra. LECHA recorda que en la Comissió es va aprovar la creació d'un grup de treball participatiu per tal d'elaborar durant aquest any una proposta d'ordenança de solars i



edificacions en desús. Assenyala que es tracta de regular els usos i condicions dels solars buits que estiguin en desús quan no tinguin la consideració d'habitatge. Remarca que parlen de solars privats que temporalment no tenen cap ús i que podrien acollir usos transitoris per evitar que estiguin en condicions gairebé de perillositat higiènica.

La Sra. SANZ afirma que volen convocar el grup de treball amb una proposta i que aquesta proposta pràcticament està enllestida. Explica que tenien previst presentar-la entre aquest mes i el següent, però que s'ha produït una alteració dels calendaris a causa de la situació política actual i han hagut de desconvocar moltes comissions. Afirma que, per tant, ha resultat difícil convocar tots els grups per parlar d'aquesta i altres propostes pendents. Manifesta que, tanmateix, no té cap problema a començar a tancar moltes d'aquestes qüestions si els grups creuen que aquests dies poden trobar l'espai adient per fer-ho.

Explica que l'objectiu del Govern és poder aprovar i tirar endavant aquesta proposta al més aviat possible, ja que després haurà d'entrar en fase d'al·legacions i exposició al públic. Afirma que poden treballar amb l'horitzó del gener, ja que per part seva la feina ja està feta. Destaca que molts professionals, no només de l'Ajuntament sinó també externs, s'han dedicat a aquesta proposta perquè van assumir-la com a prioritària, igual que altres propostes que ha fet el Sr. Coronas i que altres grups també han posat de manifest. Subratlla que es tracta d'un paquet de moltes actuacions alhora que requereix suport polític, complicitat i treball conjunt.

La Sra. LECHA assenyala que no ha estat voluntat del seu grup que s'hagin hagut d'interrompre les agendes, que és quelcom que respon a circumstàncies que alguns partits polítics representats a l'Ajuntament podrien explicar. Afirma que, en qualsevol cas, és cert que no hi ha una situació de normalitat.

Finalment, demana a la Sra. Sanz que presenti la proposta quan sigui possible.

*Es dona per tractada.*

## VI) Mocions

No havent-hi altres assumptes per tractar, la Presidència aixeca la sessió a les 20.32 hores.