



CPDT

Comissió de Polítiques Digitals i Territori
Parlament de Catalunya

Sessió 18. Dimecres, 18 de maig de 2022. XIV legislatura

DOSSIER

ORDRE DEL DIA

1. Compareixença de Dolores Alfonso Cano, presidenta de l'Associació de Veïns del Bosc d'en Vilaró, davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori per a informar sobre la problemàtica de les urbanitzacions en procés de regularització urbanística. Tram. 357-00177/13 Comissió de Polítiques Digitals i Territori. Compareixença.
2. Proposta de resolució sobre el rescat de les autopistes de peatge de la Generalitat. Tram. 250-00449/13 Grup Mixt. Debat i votació (text presentat: BOPC 212, 53).
3. Proposta de resolució sobre l'exempció del pagament dels peatges de les autopistes a les persones amb discapacitat. Tram. 250-00461/13 Grup Parlamentari de Ciutadans. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 231, 71; esmenes: BOPC 274, 20).
4. Proposta de resolució sobre les competències ferroviàries del servei de rodalia. Tram. 250-00499/13 Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació (text presentat: BOPC 247, 38).
5. Proposta de resolució sobre l'establiment d'un servei de metrobús al Penedès. Tram. 250-00549/13 Grup Parlamentari d'En Comú Podem. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 271, 19; esmenes: BOPC 300, 7).
6. Proposta de resolució de suport al transport col·lectiu de viatgers. Tram. 250-00550/13 Grup Parlamentari de Ciutadans. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 271, 20; esmenes: BOPC 300, 7).
7. Sol·licitud de compareixença d'una representació de l'Observatori del Deute en la Globalització davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori perquè informi sobre la seva posició respecte al MidCat. Tram. 356-00634/13 Montserrat Vinyets Pagès, del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
8. Sol·licitud de compareixença d'una representació del col·lectiu Transformem l'Autopista C-31 davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori perquè informi sobre les seves reivindicacions. Tram. 356-00638/13 Mont-

serrat Vinyets Pagès, del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

9. Sol·licitud de compareixença d'una representació d'Entesa per a un Gran Parc Litoral Besòs davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori perquè informi sobre el Pla director urbanístic de les Tres Xemeneies. Tram. 356-00643/13 Montserrat Vinyets Pagès, del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

10. Proposició de llei de millora urbana, ambiental i social dels barris i viles. Tram. 202-00019/13 Grup Parlamentari d'En Comú Podem. Substitució de membres en la Ponència (text presentat: BOPC 98, 31).

Punt 2 | Debat i votació

Proposta de resolució sobre el rescat de les autopistes de peatge de la Generalitat

250-00449/13

PRESENTACIÓ: G MIXT

Reg. 28147 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 18.01.2022

A la Mesa del Parlament

Alejandro Fernández Álvarez, president-portaveu del Grup Mixt, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenta la Proposta de resolució sobre el rescat de les autopistes de peatge de la Generalitat, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori, amb el text següent:

Exposició de motius

Fa molts anys que els catalans ens sentim agreujats per la gran quantitat de vies de peatge que travessen el nostre territori.

L'any 1969 es va inaugurar l'autopista Barcelona-Mataró, la primera via de peatge que es va instaurar a Espanya, a la que van continuar les autopistes entre La Jonquera-Tarragona-València i la de El Vendrell-Zaragoza. Al llarg dels anys, especialment després de la reinstauració de la Generalitat, a Catalunya han anat proliferant les vies de peatge explícit.

Després de forces anys vigents, les concessions d'autopistes de l'Estat a Catalunya han anat vencent. També ha vençut alguna autopista titularitat de la Generalitat, però encara queden vigents quatre concessions, totes elles de la Generalitat: l'autopista C-16 als Túnels de Vallvidrera (concessió fins 2037), la C-16 en el tram comprés entre Sant Cugat del Vallès i Manresa (concessió fins 2039), la C-16 als Túnels del Cadí (concessió fins 2037) i l'autopista C-32 entre Castelldefels fins a El Vendrell (concessió fins 2039).

A diferència de l'AP-2 i l'AP-7 que són majoritàriament utilitzades per travessar Catalunya, tant la C-16 com la C-32 són principalment utilitzades per realitzar moviments interns entre les comarques catalanes, molts d'aquests desplaçaments de treballadors i molts d'altres de transports de mercaderies.

Si bé és cert que al llarg dels anys, han anat apareixen i desapareixen bonificacions per intentar reduir els greuges territorials, el que és cert és que no hi ha hagut un criteri clar al respecte de les mateixes, i aquestes s'han anat impulsant segons la capacitat de protesta dels diferents territoris, però el que, a dia d'avui és clar, és que el greuge territorial és més viu que mai, després de l'aixecament de les barreres de les principals autopistes de Catalunya.

Amb independència del debat sobre si s'estableix o no, algun tipus de participació en les despeses de manteniment de les vies de gran capacitat i mentre no hi hagi un consens entre administracions al respecte, és imprescindible adoptar mesures urgents per tal de suprimir els peatges explícits d'aquestes vies, o si més no, com a mínim adoptar un pla de reducció progressiva d'aquests peatges que acostin l'horitzó de l'aixecament definitiu de les barreres.

Per aquests motius, el Grup Mixt presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya insta el Govern a adoptar, en el termini de dos mesos, un pla de rescat accelerat de les autopistes de peatge explícit de concessió de la Generalitat de Catalunya amb l'objectiu de reduir progressivament el preu, tendint a la seva desaparició de manera anticipada al termini de la concessió.

Palau del Parlament, 13 de gener de 2022

Alejandro Fernández Álvarez, president-portaveu G Mixt

Punt 3 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre l'exempció del pagament dels peatges de les autopistes a les persones amb discapacitat

250-00461/13

PRESENTACIÓ: GP CS

Reg. 30250 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 04.02.2022

A la Mesa del Parlamento

Marina Bravo Sobrino, portavoz adjunta del Grup Parlamentari de Ciutadans, de acuerdo con lo establecido por los artículos 167 y 168 del Reglamento del Parlamento, presenta la Propuesta de resolución sobre la exención de pago de peaje a las personas con discapacidad, para que sea sustanciada ante la Comissió de Polítiques Digitals i Territori, con el siguiente texto:

Exposición de motivos

La accesibilidad universal es un derecho fundamental de todos los españoles. Por ello, es necesario que nuestras infraestructuras se adecúen a todos los ciudadanos, requieran o no actuaciones especiales. En el ámbito del transporte, las personas con movilidad reducida requieren una especial atención.

La accesibilidad es clave para asegurar y facilitar la vida digna de todos los ciudadanos, sin caer en ningún tipo de discriminación, en el ámbito de su vida -cotidiana. La Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la ONU, que España ratificó el 3 de mayo de 2008, reconoce la importancia de la accesibilidad al entorno físico, social, económico y cultural, a la salud y la educación y a la información y las comunicaciones, para que las personas con discapacidad puedan gozar plenamente de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales. Asimismo, en su artículo 9, a fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, indica que los estados miembros deben adoptar medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Por otro lado, la Ley 13/2014, de 30 de octubre, de accesibilidad tiene como uno de sus objetivos fundamentales mejorar las condiciones de accesibilidad para que los espacios públicos, los edificios, los medios de transporte, los productos, los servicios y los medios de comunicación garanticen la autonomía, la igualdad de oportunidades y la no discriminación de las personas con discapacidad o con otras dificultades de interacción con el entorno. Sin embargo, a pesar de tan importantes objetivos y de que han pasado ocho años desde su promulgación, dicha ley se encuentra sin reglamento.

Las estaciones de las grandes ciudades y aquellas cuya actividad supera los 1.000 viajeros diarios tendrían que ser completamente accesibles desde 2015, pero todavía queda mucho por hacer para conseguirlo.

Los actuales problemas de accesibilidad en el transporte público llevan a las personas con discapacidad a hacer un uso más intensivo del vehículo privado, con el coste añadido que eso supone. Este sobrecoste debe verse compensado con medidas como la exención de peaje de las autopistas que son concesiones de las comunidades autónomas.

Esta exención está regulada en otros países europeos, por lo que se trataría de introducir en Cataluña una medida probada y en funcionamiento, que trata de favorecer la libertad de circulación e igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad.

Por todo ello, el Grup Parlamentari de Ciutadans presenta la siguiente:

Propuesta de resolución

El Parlamento de Cataluña insta al Govern de la Generalitat a negociar con las empresas concesionarias de las autopistas de titularidad propia la exención del pago de peaje a las personas con discapacidad que cuenten con reconocimiento oficial de movilidad reducida.

Palacio del Parlamento, 26 de enero de 2022

Marina Bravo Sobrino, portavoz adjunta GP Cs

ESMENES PRESENTADES

Reg. 39729 / Admissió a tràmit: Mesa de la CPDT, 23.03.2022

GRUP PARLAMENTARI DE JUNTS PER CATALUNYA, GRUP PARLAMENTARI D'ESQUERRA REPUBLICANA (REG. 39729)

Esmena 1

GP de Junts per Catalunya, GP d'Esquerra
Republicana (1)

D'addició d'un nou punt

Instar al Govern la Generalitat, a instar al Govern de l'Estat el traspàs de tota la xarxa de carreteres d'interès general de l'estat (carreteres convencionals com les que configuren l'eix pirinenc, N 260, o la N II i N 340 i vies d'alta capacitat com l'AP7 i l'AP2, amb tots els recursos materials i econòmics necessaris perquè siguin de titularitat de la Generalitat de Catalunya.

Punt 4 | Debat i votació

Proposta de resolució sobre les competències ferroviàries del servei de rodalia

250-00499/13

PRESENTACIÓ: GP VOX

Reg. 34073 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 22.02.2022

A la Mesa del Parlamento

Joan Garriga Doménech, portavoz, Antonio Gallego Burgos, portavoz adjunto, Andrés Bello Sanz, diputado del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya, de acuerdo con lo establecido por los artículos 167 y 168 del Reglamento del Parlamento, presentan la Propuesta de resolución sobre las competencias ferroviarias de cercanías del Estado, para que sea sustanciada ante la Comissió de Polítiques Digitals i Territori, con el siguiente texto:

Exposición de motivos

Durante los últimos meses venimos recibiendo informaciones sobre la intención de la Generalitat de Catalunya de reclamar al Estado lo que han venido en llamar «la transferencia total de las cercanías ferroviarias en Catalunya».

En esta línea, el pasado 4 de octubre el Departamento de la Vicepresidencia y de Políticas Digitales y de Territorio emitió una nota de prensa en la que se quejaba del anterior traspaso de cercanías, al que calificaba como «fake», y manifestaba que para hacer una gestión correcta necesitaban las vías, las catenarias, las estaciones, el personal, la financiación y los trenes.

Por parte del Estado, titular de la competencia y de todas las instalaciones y servicios demandados, no se ha realizado ninguna manifestación contundente al respecto, en la que se negase esta absurda petición.

Es más, dados los antecedentes del actual Gobierno de la Nación presidido por el Sr. Pedro Sánchez, nos tememos lo peor.

Nos tememos que haya incluido este importante asunto en la mesa de negociación que ha abierto con el actual Gobierno de la Generalitat, y que los trabajadores de RENFE y ADIF, la maquinaria, vehículos, estaciones e instalaciones ferroviarias no sean más que una moneda de cambio para que el Sr. Sánchez se garantice el poder unos meses más.

Si revisamos la normativa competencial sobre este asunto, el artículo 140, Infraestructuras del transporte y las comunicaciones del actual Estatuto de Autonomía de Catalunya establece, respecto a los servicios ferroviarios:

1. Corresponde a la Generalitat la competencia exclusiva sobre [...] infraestructuras de transporte en el territorio de Catalunya que no tengan la calificación legal de interés general.

3. La calificación de interés general de un puerto, aeropuerto u otra infraestructura de transporte situada en Catalunya requiere el informe previo de la Generalitat, que podrá participar en su gestión, o asumirla, de acuerdo con lo previsto en las leyes.

Por su lado, la Constitución Española recoge, en su artículo 149, Competencias exclusivas del Estado:

21. Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

Por ello, tanto la Constitución como el Estatuto de Autonomía nos ofrecen la solución al grave problema que supondría la transferencia de esta competencia y los medios que prestan este servicio a la Generalitat de Cataluña.

Sería suficiente con la aprobación por el Gobierno de España de la calificación legal de interés general de toda la red ferroviaria en todo el territorio nacional que en este momento está siendo explotada y gestionada por el Estado, incluida toda la red de cercanías de Cataluña.

Con esta decisión también se acabaría con la incertidumbre de los miles de trabajadores que se verían afectados por esta situación, y ante la que se han opuesto con firmeza.

Por todo ello, el Grup Parlamentari de VOX en Cataluña presenta la siguiente:

Propuesta de resolución

El Parlamento de Cataluña insta al Gobierno a:

1. Solicitar la aprobación por el Gobierno de España de la calificación legal de interés general de toda la red ferroviaria en todo el territorio nacional que en este momento está siendo explotada y gestionada por el Estado, incluida toda la red de cercanías de Cataluña.
2. Que emita el informe recogido en el artículo 140.3 del Estatuto de Autonomía.
3. Renunciar a realizar gestión alguna relacionada con un posible traspaso de cualquier función o medios (especialmente los relacionados con los trabajadores que pudieran ser afectados), mientras el Estado tramita la mencionada calificación de interés general.

Palacio del Parlamento, 17 de febrero de 2022

Joan Garriga Doménech, portavoz; Antonio Gallego Burgos, portavoz adjunto; Andrés Bello Sanz, diputado, GP VOX

Punt 5 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre l'establiment d'un servei de metrobús al Penedès

250-00549/13

PRESENTACIÓ: GP ECP

Reg. 40208 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 22.03.2022

A la Mesa del Parlament

David Cid Colomer, portaveu, Marc Parés Franzi, diputat del Grup Parlamentari d'En Comú Podem, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenten la Proposta de resolució sobre l'establiment d'un servei de metro-bus al Penedès, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori, amb el text següent:

Exposició de motius

El Penedès, les comarques de l'Alt Penedès, l'Anoia, el Baix Penedès i el Garraf, pateixen un dèficit històric pel que fa a la mobilitat interna en general, i a la mobilitat interna sostenible, en particular. Aquesta carència és especialment preocupant pel que fa al transport públic, tant entre els pobles i la capital comarcal respectiva, com entre les capitals comarcals penedesenques.

En aquest moment no hi ha cap sistema de transport públic que comuniqui directament les quatre capitals comarcals entre elles. I els transport públics de ferrocarril i/o bus que comuniquen dues capitals comarcals ho fan amb unes baixes freqüències que els fan poc útils. Cada una de les capitals penedesenques està més ben connectada amb Barcelona (Igualada, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú, el Vendrell) i/o Tarragona (Vilanova i la Geltrú i el Vendrell), que no pas entre elles.

La conseqüència de tot plegat és la utilització abusiva del cotxe particular que, sovint, porta una o dues persones. Però, hi ha molta gent a la comarca, aproximadament, un 40% que per raons d'edat, econòmiques o d'altres no tenen carnet de conduir o no tenen cotxe. Tot plegat fa que la ciutadania penedesenca estigui privada del dret a la mobilitat pública, regular, segura i sostenible per moure's dins la vegueria per temes de treball, de serveis, d'educació i formació, de comerç, d'oci...

La millora de la mobilitat pública i sostenible entre les quatre capitals comarcals de la vegueria del Penedès: Vilanova i la Geltrú, el Vendrell, Vilafranca del Penedès i Igualada, és urgent per tal de garantir el ple exercici del dret a la mobilitat i per a fer front a l'emergència climàtica i a la crisi energètica que patim.

Tres de les quatre capitals comarcals penedesenques estan connectades per la carretera C-15 que ara s'està ampliant amb el desdoblament entre Capellades i Igualada i el 2+1 entre Vilafranca i Capellades, amb una inversió de 101.000.000 €.

La carretera C-15, entre Igualada, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú, registra el pas diari mitjà d'entre 14.000 i 24.000 vehicles en funció dels trams i d'entre 15.000 i 26.000 de dilluns a divendres, dels quals, apro-

ximadament, un 10% son vehicles pesants, segons la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

A partir d'aquestes dades i tenint en compte que la majoria de viatges son d'anada i tornada i que en cada cotxe viatja una mitjana d'entre una i dues persones, podem calcular en una mitjana d'unes 15.000 persones que utilitzen diàriament aquesta via per desplaçar-se amb cotxes particulars.

Un servei de transport públic, sostenible i regular entre les tres capitals penedesenques unides per la C-15: Igualada, Vilafranca i Vilanova i la Geltrú, permetria reduir entre una quarta i una tercera part del tràfic rodat per aquesta carretera, especialment en vehicle particular, alhora que la ciutadania tindria accés a una mobilitat més sostenible i segura.

La solució a curt i mitjà termini passa per l'establiment d'una línia pública regular de metro-bus d'alta freqüència entre Igualada, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú per la C-15, i que connecti a Vilafranca del Penedès i a Vilanova i la Geltrú amb el Vendrell mitjançant un metro-bus circular. D'aquesta manera el Penedès gaudiria d'un sistema públic de mobilitat sostenible que beneficiaria a la immensa majoria de la població resident i contribuiria a reduir la petjada ecològica.

El transport públic sostenible entre les capitals comarcals penedesenques permetria, a més, de fer front a les necessitats generades per la mobilitat dels usuaris i de les treballadores i professionals entre els tres centres hospitalaris del Consorci Sanitari de l'Alt Penedès i el Garraf (CSAPG): Hospital Comarcal de l'Alt Penedès (Vilafranca), Hospital del Camils (Sant Pere de Ribes) i Hospital de Sant Antoni Abad (Vilanova). En aquest sentit, cal fer esment a la Resolució 196/XIV del Parlament de Catalunya, sobre el transport sanitari entre els hospitals del Consorci Sanitari de l'Alt Penedès i Garraf i el transport públic entre Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i Sant Pere de Ribes, aprovada per unanimitat per la Comissió de Polítiques Digitals i Territori el passat mes de gener de 2022.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari d'En Comú Podem presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya insta al Govern a:

- a) Elaborar, en el marc de la Taula de Mobilitat del Penedès i en el termini de sis mesos, una anàlisi de les necessitats i les alternatives per a establir un servei de metro-bus que faciliti la mobilitat pública, regular, sostenible i segura entre les capitals comarcals penedesenques: Igualada, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i el Vendrell.
- b) Que aquest estudi es compagini i complementi amb la Resolució 196/XIV del Parlament de Catalunya, sobre el transport sanitari entre els hospitals del Consorci Sanitari de l'Alt Penedès i Garraf i el transport públic entre Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i Sant Pere de Ribes.
- c) Dur a terme, durant l'any 2022 i d'acord amb les disponibilitats pressupostàries, les actuacions incloses en les conclusions de l'anàlisi a què fan referència els acords de les lletres *a* i *b*.

d) Incorporar en els Pressupostos de la Generalitat de Catalunya de l'any 2023 els recursos necessaris per a fer viable el servei de metro-bus públic que, de forma sostenible, segura i regular, comuniqui les capitals comarcals penedesenques: Igualada, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i el Vendrell.

Palau del Parlament, 16 de març de 2022

David Cid Colomer, portaveu; Marc Parés Franzí; diputat, GP ECP

ESMENES PRESENTADES

Reg. 52474 / Admissió a tràmit: Mesa de la CPDT, 02.05.2025

GRUP PARLAMENTARI DE JUNTS PER CATALUNYA, GRUP PARLAMENTARI D'ESQUERRA REPUBLICANA (REG. 52474)

Esmena 1

GP de Junts per Catalunya, GP d'Esquerra
Republicana (1)

De refosa dels punts a, c, d

Presentar a la Taula de Mobilitat del Penedès, en el termini d'un any, un anàlisi de les necessitats i les alternatives per a establir un servei de transport per carretera que permeti millorar la connexió entre Igualada, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i el Vendrell i adoptar les mesures corresponents per a disposar de la dotació pressupostària per a poder implementar les mesures que es derivin de la dita anàlisi.

Punt 6 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució de suport al transport col·lectiu de viatgers

250-00550/13

PRESENTACIÓ: GP CS

Reg. 40216 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 22.03.2022

A la Mesa del Parlamento

Ignacio Martín Blanco, portavoz, Marina Bravo Sobrino, portavoz adjunta del Grup Parlamentari de Ciutadans, de acuerdo con lo establecido por los artículos 167 y 168 del Reglamento del Parlamento, presentan la Propuesta de resolución de apoyo al transporte colectivo de viajeros, para que sea sustanciada ante la Comissió de Polítiques Digitals i Territori, con el siguiente texto:

Exposición de motivos

Tener una red eficaz y eficiente de transporte colectivo de viajeros supone disponer de una alternativa real para atender las necesidades de movilidad de la ciudadanía, una movilidad muchas veces obligada por motivos laborales, educativos o de servicios, contribuyendo, a su vez, a la mejora de la calidad de vida con una reducción de la contaminación.

El transporte colectivo es un aliado de la lucha contra el cambio climático y la descongestión de las ciudades, siendo un sector básico para garantizar la competitividad presente y futura de la economía catalana, y una herramienta clave para el desarrollo económico y territorial.

La histórica y desorbitada subida actual del precio de los carburantes está afectando de manera especialmente grave a un sector estratégico como es el del transporte terrestre de viajeros, que ha sufrido un incremento del precio del combustible a lo largo de los dos últimos años del 43%, lo que supone un incremento del 17% del coste del servicio, tal y como denuncia la patronal Foment de Treball.

Al ser un sobre coste inesperado esta situación está poniendo en peligro la continuidad de muchos autónomos y empresas del sector que ven como sus costes no se ven compensados con incrementos del precio de los servicios que prestan, provocándoles una situación insostenible. En Cataluña el sector de transporte discrecional y turístico está representado por unas 400 empresas, donde más del 80% son autónomos y pymes, muchas de ellas familiares, con una flota de unos 7.200 autocares que representan más de 8.000 puestos de trabajo directos.

Ante esta situación sobrevenida es necesario apoyar a los autónomos y pymes del sector para que puedan mantener su capacidad productiva y así garantizar el máximo de empleos posibles. Sin olvidar que les llueve sobre mojado ya que la pandemia paralizó gran parte de su actividad sin que se hayan podido recuperar.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario de Ciutadans presenta la siguiente:

Propuesta de resolución

El Parlamento de Cataluña insta al Govern de la Generalitat a:

1. Tomar las medidas necesarias para implementar una línea de ayudas directas, con dotación presupuestaria suficiente, que dé apoyo al sector del transporte terrestre de viajeros para compensar su situación de indefensión ante la subida de los precios del carburante.
2. Poner en marcha sistemas de flexibilización de los precios contratados de manera que tengan en cuenta el sobre coste inesperado que supone el alza de los precios de los carburantes.

Palacio del Parlamento, 9 de marzo de 2022

Ignacio Martín Blanco, portavoz; Marina Bravo Sobrino; portavoz adjunta, GP Cs

ESMENES PRESENTADES

Reg. 52475 / Admissió a tràmit: Mesa de la CPDT, 02.05.2025

GRUP PARLAMENTARI DE JUNTS PER CATALUNYA, GRUP PARLAMENTARI D'ESQUERRA REPUBLICANA (REG. 52475)

Esmena 1

GP de Junts per Catalunya, GP d'Esquerra
Republicana (1)

De modificació i refosa els punts 1 i 2

Instar al Govern de la Generalitat a reclamar al Govern de de l'Estat, la creació d'un fons extraordinari per ajudar a cobrir l'important increment de costos que està patint el transport de viatgers.
