



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

X LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

14 de julio de 2014

Núm. 494

Pág. 1

ÍNDICE

Página

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY

Comisión de Asuntos Exteriores

- 161/002899** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), relativa a la necesidad de impulsar una modificación urgente de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General 3

Comisión de Defensa

- 161/002898** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, para auditar y renegociar los Programas Especiales de Armamento 4

Comisión de Fomento

- 161/002890** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la ampliación de la pista del aeropuerto de Lanzarote 6
- 161/002893** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la cesión de la titularidad de la antigua estación de ferrocarril de Queixas, Cerceda y Meirama al Ayuntamiento de Cerceda 8
- 161/002896** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la aprobación definitiva del estudio informativo de la variante de San Rafael en la N-VI 9
- 161/002897** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el cierre de estaciones de ferrocarril de ancho métrico en Asturias 10

Comisión de Industria, Energía y Turismo

- 161/002894** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la viabilidad de la Central ELCOGAS 11
- 161/002895** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, relativa a instaurar una auténtica y eficaz Cultura de Seguridad Nuclear en el parque nuclear del Estado español 12

Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

- 161/002891** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la constitución del Consorcio del Área de Gestión Integrada del Parque Natural del Archipiélago Chinijo, en la isla de Lanzarote 14

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 2

- 161/002901** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre ayudas para aminorar los daños ocasionados a la agricultura 15

Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

- 161/002900** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), relativa a impulsar medidas contra el fraude en los cuentakilómetros de los automóviles 16

Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad

- 161/002892** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre regulación de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público por las personas con discapacidad 18

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

Comisión de Fomento

- 181/001961** Pregunta formulada por el Diputado don Carlos Martínez Gorriarán (GUPyD), sobre valoración que realiza el Gobierno del desarrollo del Real Decreto 235/2013, de 5 de abril, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios 19

Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

- 181/001958** Pregunta formulada por la Diputada doña María José Rodríguez Ramírez (GS), sobre actuaciones previstas por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para dar cumplimiento al reciente auto de la Audiencia Nacional en relación a la ejecución de las sentencias contra Fertiberia S.A. 19

- 181/001959** Pregunta formulada por la Diputada doña María José Rodríguez Ramírez (GS), sobre garantía por parte de la Ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de que puede actuar con total imparcialidad y diligencia en el expediente abierto por el Ministerio contra Fertiberia, S.A. por la caducidad de la concesión y la obligación de dicha empresa de proceder a la regeneración ambiental de las balsas de fosfoyesos, en Huelva, dada su condición anterior de miembro del Consejo de Administración de la misma 19

- 181/001960** Pregunta formulada por la Diputada doña María José Rodríguez Ramírez (GS), sobre actuaciones realizadas por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para hacer cumplir a Fertiberia, S.A. con sus obligaciones tras las sentencias de junio de 2007 y febrero de 2011 20

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 3

CONTROL DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIONES NO DE LEY

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha acordado admitir a trámite, conforme al artículo 194 del Reglamento, las siguientes Proposiciones no de Ley y considerando que solicitan el debate de las iniciativas en Comisión, disponer su conocimiento por las Comisiones que se indican, dando traslado al Gobierno y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena su publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de julio de 2014.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Comisión de Asuntos Exteriores

161/002899

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta para su discusión en la Comisión de Asuntos Exteriores una Proposición no de Ley relativa a la necesidad de impulsar una modificación urgente de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General.

Exposición de motivos

Desde la entrada en vigor de la Ley Orgánica 2/2011, de 28 de enero, por la que se modificaba el Régimen Electoral General (LOREG), la participación electoral de los ciudadanos españoles en el exterior ha descendido dramáticamente como consecuencia de la introducción del «voto rogado». Desde entonces, los residentes en el extranjero que quieran participar en los comicios tienen que mostrar a través del Consulado su deseo expreso para poder recibir las papeletas por correo postal y que dicho derecho se haga efectivo. A este procedimiento tenemos que sumarle la dificultad extra que implican los plazos tan reducidos para rogar el voto, tanto para los residentes permanentes (inscritos en el CERA, censo electoral de residentes ausentes), como para los residentes temporales. Todo ello dificulta enormemente el ejercicio de un derecho básico en una democracia y limita, *de facto*, el sufragio universal.

Como consecuencia, entre las elecciones generales de 2008 y 2011 se produjo un descenso de 300.000 sufragios, alcanzándose en el CERA una abstención del 95% en las generales de 2011, que ponen en entredicho la legitimidad y la calidad democrática del sistema político y hacen incluso dudar de la validez de aquella reforma.

En las últimas elecciones al parlamento europeo, celebradas el pasado 25 de mayo de 2014, solo un 1,48% de los ciudadanos españoles inscritos en el CERA pudieron ejercer su derecho a voto, el porcentaje en relación a los ciudadanos catalanes es algo mayor, alcanzando un 2,56% sobre el total del censo, pero en cualquier caso representa una participación bajísima.

En el caso de los ciudadanos catalanes un total de 10.996 consiguieron superar la primera fase del «voto rogado» y habían enviado dentro del plazo establecido una solicitud de voto; sin embargo, menos de la mitad recibieron las papeletas a tiempo, por lo que en muchos países el resultado fue que un elevado número de ciudadanos se encontrara ante la imposibilidad de ejercer un derecho fundamental. El total de residentes catalanes que pudieron finalmente votar es de 4.484, mientras que en las elecciones de junio de 2009, anteriores a la reforma de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General de 2011, fue de 12.303, un 10,33% del censo.

Resulta cuanto menos sorprendente que en unas elecciones como las del pasado mes de mayo en las que se registró un aumento de la participación de más de un 10% en Catalunya, entre los residentes catalanes censados en el extranjero se registrara una disminución tan drástica de la participación, curiosamente también una cifra que rondaría el 10%.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 4

A las dificultades burocráticas hay que añadir además los problemas técnicos y de gestión, la falta de información sobre los plazos para realizar la solicitud de voto y el retraso en el envío de la documentación que ha sido en definitiva la principal causa de que muchos de los ciudadanos españoles residentes en el extranjero no pudieran votar, pese a haber realizado a tiempo y correctamente todas las gestiones exigidas desde el Ministerio de Exteriores. En algunos países las papeletas llegaron a los ciudadanos casi dos semanas después de haberse celebrado las elecciones.

En Convergència i Unió nos preocupa especialmente esta dramática caída de la participación electoral de los residentes ausentes, en un momento de gran trascendencia política en el cual el Estado debería buscar fórmulas para facilitar la participación, y consideramos que es el momento de buscar soluciones con el fin de que los ciudadanos españoles inscritos en el CERA tengan garantizado su derecho a voto de la forma más ágil y eficaz posible.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno:

1. A presentar, a través del Ministerio de Exteriores, un balance sobre los problemas técnicos y de gestión que haya detectado, que sean consecuencia de la regulación de la normativa electoral relativa a los electores que son residentes ausentes.

2. A partir del informe del Ministerio de Asuntos Exteriores, impulsar un Proyecto de Ley de modificación de la LOREG relativa a este tema que pueda estar vigente para las elecciones autonómicas de 2015 y para las generales de 2016.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de julio de 2014.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convèrgencia i Unió).

Comisión de Defensa

161/002898

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, a instancia de su Portavoz doña Rosa Díez González y al amparo de lo dispuesto en los artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para auditar y renegociar los Programas Especiales de Armamento, para su debate en la Comisión de Defensa.

Exposición de motivos

La opacidad mantenida por el Ministerio de Defensa en torno a los Programas Especiales de Armamento ha impedido a los ciudadanos conocer el enorme gasto que estos programas suponen para el país y para todos los contribuyentes. Los Programas Especiales de Armamento (PEAS) es el término con el que se define a los 19 programas de adquisición de sistemas de armas (carros de combate, aviones de transporte, fragatas, helicópteros, artillería, etc.). La mayor parte de los contratos se celebraron entre 1996 y 2006. Merecieron una categoría especial y un programa presupuestario *ad hoc* por la enorme cantidad de recursos movilizados para su realización, lo que llevó a contar con el apoyo vía prefinanciación del Ministerio de Industria. Sus periodos de definición, diseño, ejecución y puesta en funcionamiento se prolongan a lo largo de más de década y media, de tal manera que a fecha de hoy aún no se han recibido todos. La factura total se calcula a día de hoy en torno a los 30.000 millones de euros, aunque en los últimos años se ha sucedido un conjunto de cifras divergentes entre sí sin que fueran respaldadas por hitos documentales sólidos. Si a esa frivolidad le añadimos la opacidad militante del Ministerio de Defensa, no es difícil imaginar la cantidad de abusos que pueden estar cometiéndose en torno a los PEAS, con dinero de los ciudadanos, y sin que estos lo sepan.

El Gobierno actual no ha hecho el menor intento de ofrecer al Parlamento información fidedigna acerca de la carga presupuestaria que suponen estos programas para el contribuyente. Antes al contrario,

las explicaciones y la documentación facilitada en sede parlamentaria tienen más de propaganda orwelliana que de información rigurosa. Despachar con un puñado de láminas de Power Point una factura de 30.000 millones es otro ejemplo de la irresponsabilidad ministerial. De ahí que el Grupo Parlamentario de UPyD —con el asesoramiento de expertos— haya elaborado un informe propio para tratar de:

1. Conocer la realidad de esta inmensa deuda de Defensa.
2. Buscar soluciones para reducirla, tanto en la cantidad final a pagar como en el número de años.
3. Analizar las consecuencias de esta hipoteca presupuestaria sobre nuestra política de defensa y nuestra política exterior.

Las conclusiones de este informe son demoledoras.

El Acuerdo de Consejo de Ministros de 2 de agosto de 2013 (integrado en el informe) revela el calendario de pagos previsto por el Ministerio en relación a los PEAS y deja al descubierto que casi nada de lo afirmado por la propaganda ministerial es cierto.

En primer lugar, ese calendario demuestra que, si bien en 2014 y 2015 se rebaja ligeramente la factura inicialmente prevista, se trata de la clásica estrategia de engordar para morir, pues a partir de 2016 el gasto crece exponencialmente, y supondrá una media anual de 1.320 M €, con picos de hasta 2.000 M € en 2019, 2020, 2021 y 2022. Esto demuestra una vez más que incluso cuando nos encontramos ante un problema que pone en riesgo la seguridad del país, el Gobierno solo es capaz de aplicar su miope óptica electoral.

En segundo lugar, la renegociación llevada a cabo por el Ministerio con la Industria a lo largo del año 2012, para intentar supuestamente rebajar la factura, ha elevado los pagos pendientes de realizar en 2.000 millones, pasando de 20.000 M € (según el propio ACM del 2-8-2013) a 22.000 M €. Esto nos habla de la debilidad o la condescendencia del Gobierno con la industria —algo que apenas sorprende dado que el ministro y el secretario de Estado son el mejor exponente del fenómeno de puerta giratoria. El informe de UPyD compara magnitudes idénticas, es decir, el Acuerdo de Consejo de ministros de 2009 y el de 2013, y ahí se ve con toda claridad que la factura se ha encarecido.

En todo caso, a los grupos parlamentarios les falta información básica que el Ministerio mantiene en la más absoluta opacidad, precisamente para impedir los representantes ciudadanos puedan fiscalizar cómo se ha llevado a cabo realmente el encargo de los PEAS, la renegociación con la industria, los sobrecostes ocurridos en el proceso. La pregunta es: ¿a quién ha beneficiado la política gubernamental al respecto? Al contribuyente español está claro que no. El hecho es que a los españoles se nos va a hacer pagar 30.000 millones (el equivalente a volver a rescatar Bankia una vez y media más), sin que esté claro por qué ha aumentado la factura y el número de años (hasta 2030). Y lo peor es que aunque muchos programas son necesarios para la modernización de las FF.AA. españolas, en el caso de algunos ni siquiera su utilidad está clara.

Los ciudadanos no comprenden por qué deben asumir una negociación mala o interesada de sus responsables públicos que les inflige tal merma en los recursos públicos disponibles para la Defensa y para cualquier otro capítulo de gasto público. Todo ello, en el caso de que la deuda sea asumible: hay expertos que aseguran que será imposible pagarla sin quebrar el espinazo del presupuesto de Defensa o sin reconocer un aumento del déficit ante las instituciones europeas, lo cual implicaría una probable nueva ronda de recortes. En suma, nos encontramos ante la clásica combinación de malas prácticas que ha llevado a situaciones explosivas en otros sectores del país, como el financiero o el de infraestructuras: opacidad, conflicto de intereses, abuso, despilfarro, mala gestión, puerta giratoria, fraude y sobrecostes, entre otros.

Por todo lo anterior, el Grupo Parlamentario de UPyD presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Encargar con carácter inmediato una auditoría de los PEAS que se dará a conocer públicamente en su integridad siguiendo políticas de transparencia y Gobierno abierto, y que habrá de determinar, en un plazo máximo de seis meses, al menos los siguientes aspectos:

- a) La utilidad real de los 19 programas en relación con las amenazas y los riesgos existentes para la defensa española.
- b) La cantidad (total o parcial) de los programas recepcionados y los que no lo han sido.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 6

- c) La vigencia o denuncia de los distintos contratos con la industria.
- d) El coste de cada programa y el plan de pagos de cada programa.
- e) Los calendarios de devolución de los préstamos que el Ministerio de Industria concedió a las empresas encargadas de la producción de cada PEA.
- f) Los calendarios de entrega de cada programa y el calendario de imputación de déficit correspondiente.

2. Llevar a cabo una renegociación con la industria que rebaje la factura y la haga asumible para el Ministerio sin poner en riesgo la defensa española, sin mermar las capacidades de nuestras Fuerzas Armadas y sin aumentar el déficit público.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de julio de 2014.—**Rosa María Díez González**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

Comisión de Fomento

161/002890

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, nos dirigimos a esa Mesa para presentar, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la siguiente Proposición no de Ley sobre la ampliación de la pista del aeropuerto de Lanzarote, para su debate y votación en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El Ministerio de Fomento es responsable de un frenazo muy significativo en la ejecución de infraestructuras claves para la isla de Lanzarote.

Mientras el Gobierno de Rajoy anuncia que el Estado se hace cargo de las empresas concesionarias de autopistas de peaje con problemas económicos, dedicando importantes recursos públicos para cubrir las deudas generadas por operadores privados, en Lanzarote se sigue bloqueando la ampliación de la pista del aeropuerto o paralizando las obras en carreteras.

El aeropuerto de Lanzarote, de interés general del Estado, es un aeropuerto civil internacional con clasificación de primera categoría y figura en la relación de los cinco más rentables de la red gestionada por AENA.

En el año 2013, el aeropuerto registró un tráfico de 5.334.598 pasajeros; el número de operaciones fue de 44.259, y el tráfico de mercancías superó las 2.081 toneladas. El tráfico mayoritario corresponde a los países de la Unión Europea. Reino Unido y Alemania representan más del 70 por 100 del tráfico internacional. El tráfico nacional se concentra en tres destinos: Madrid, Gran Canaria y Tenerife norte.

Ubicado a 5 kilómetros de Arrecife, el aeropuerto de Lanzarote tiene una importancia destacada en el extraordinario desarrollo turístico de la isla. De ahí la importancia de una cuidada planificación de sus infraestructuras y de sus actividades para ampliar el aeropuerto en su vertiente aeronáutica y dar una respuesta integral no solo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Por ello, resulta imprescindible revisar el actual Plan Director del aeropuerto de Lanzarote, aprobado el 5 de septiembre de 2001, e incorporar en el mismo la ampliación de la pista en una longitud suficiente que garantice una mayor seguridad en las operaciones, permita sin penalizaciones el despegue de aeronaves de mayor tamaño, el uso de sus bodegas para el transporte de carga y la incorporación de posibles nuevos destinos.

En enero de 2011, el senador por Lanzarote, don Marcos Hernández, y el diputado nacional don Miguel González, ambos del Partido Socialista, junto a los representantes de las organizaciones empresariales de la isla (Cámara de Comercio, Asolan, Aetur, Felapyme y Cel), mantuvieron una reunión en Madrid con el presidente de AENA, Juan Ignacio Lema, para tratar la ampliación del aeropuerto de Lanzarote. En dicho encuentro, el presidente de AENA señalaba que en el borrador del documento revisión del Plan Director del Aeropuerto de Lanzarote «figura una posible ampliación de la pista de 400 metros hacia el mar».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 7

En diciembre de 2011, el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, Domingo Berriel, en una comparecencia en el Parlamento canario, informó de las gestiones realizadas por el Ejecutivo autonómico con AENA para la ampliación del aeropuerto de Lanzarote. AENA señala, entre las alternativas analizadas, una posible ampliación de la pista con 400 metros hacia el mar, si bien prefiere no pronunciarse sobre su viabilidad hasta que concluya el análisis de los aspectos técnicos, operativos, económicos, sociales y medioambientales.

Además de estos datos relativos a la revisión del Plan Director, el Consejero Domingo Berriel enumeró otras medidas adoptadas por AENA, como la ampliación del horario de funcionamiento desde las 23:00 horas hasta las 02:00 y los nuevos procedimientos para las maniobras de aproximación por la pista 21.

En ese mismo periodo, el PP reclamaba la ampliación de la pista del aeropuerto de Lanzarote, denunciando que las dimensiones de la actual pista impiden a las aeronaves operar en circunstancias meteorológicas adversas, condiciones que no se produce en el resto de los aeropuertos del archipiélago. La presidenta del PP de Lanzarote, Ástrid Pérez, calificó de «penosa» la situación que se ha vuelto a registrar en Guacimeta con la cancelación de una veintena de vuelos y el desvío de once más a aeropuertos de Fuerteventura y Gran Canaria debido al fuerte viento y la escasa visibilidad. Además, destacó los «enormes perjuicios» para la isla por estos problemas de operatividad relacionados directamente con la longitud de la plataforma de aterrizaje y despegue. «En una isla cuya economía depende mayoritariamente del turismo es esencial que su principal puerta de acceso no esté sujeta a estos vaivenes, derivados de una pista claramente deficitaria», aseguraba la presidenta insular del PP.

Por su parte, Guillermo Mariscal, diputado nacional del PP por la provincia de Las Palmas, también coincidió en la «desidia» del PSOE, añadiendo que «el gobierno socialista no está trabajando para mejorar esta infraestructura, dando la espalda, así, claramente a los intereses de los lanzaroteños», dijo el diputado.

Del mismo modo, el secretario general del Partido Popular (PP) en Canarias, Asier Antona, ha asegurado recientemente que la ampliación de la pista del aeropuerto de Lanzarote es «una reivindicación justa» y ha confiado en que el Gobierno central dará respuesta a esta vieja demanda de forma inmediata.

En la reciente campaña electoral de las elecciones europeas, el PP ha convertido la promesa de ampliar el aeropuerto de Lanzarote en uno de los ejes de su campaña y, tras las declaraciones realizadas ya por los populares lanzaroteños, el eurodiputado y candidato elecciones europeas, Gabriel Mato, en una reunión con representantes del empresariado de Lanzarote, expresó su apoyo a la ampliación de la tercera pista del aeropuerto de Lanzarote, una infraestructura que considera fundamental para desarrollo de la isla.

La propuesta de prolongación de la pista en dirección al litoral ha sido consensuada por el Cabildo, los Ayuntamientos de Tías y San Bartolomé (ambos con zona de influencia en el aeropuerto) y la Cámara de Comercio de Lanzarote, que encargó a la consultora de ingeniería Sener un análisis de la mejor alternativa para esa intervención en Guacimeta, contemplando posibilidades de ampliación de 500, 1.000 y 1.500 metros.

Han transcurrido casi tres años desde que el PP está en el Gobierno de España, tres años en que los distintos dirigentes del PP han pasado de la exigencia de la ampliación de la pista del aeropuerto de Lanzarote al silencio cómplice sobre la paralización de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Guacimeta. En dicha paralización se ampara el Ministerio de Fomento para no cumplir el compromiso de ampliación de la pista en el aeropuerto de Lanzarote.

La ampliación de la pista del aeropuerto daría más facilidad a las aeronaves de gran capacidad de carga y pasaje para operar en Guacimeta, pues ahora sufren ciertas limitaciones debido a las reducidas dimensiones de la plataforma, y garantizaría un mayor uso del aeropuerto en condiciones meteorológicas adversas. La extensión actual de Guacimeta, con 2.400 metros longitud, es inferior a la de aeródromos como Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife norte, que llegan a los 3.500 metros lineales de pista.

Lanzarote no puede seguir esperando durante más tiempo por una inversión que es necesaria para la isla, toda vez que el aeropuerto es la principal puerta de entrada y salida y, como tal, juega un papel esencial en la economía insular.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Recoger en los documentos de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Lanzarote la ampliación de la pista de aterrizaje y despegue de Guacimeta.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 8

2. Aprobar definitivamente por parte de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) los documentos de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Lanzarote.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 1 de julio de 2014.—**Sebastián Franquis Vera**, Diputado.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/002893

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa, para al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley sobre la cesión de la titularidad de la antigua estación de ferrocarril de Queixas, Cerceda y Meirama al Ayuntamiento de Cerceda, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El Ayuntamiento de Cerceda (A Coruña) cuenta en la actualidad con tres estaciones de ferrocarril en desuso para sus fines iniciales que, a través de contrato con el Ministerio de Fomento, han sido alquiladas por el citado ayuntamiento en mayo de 2010.

Las estaciones de Queixas, Cerceda y Meirama, de estructura y arquitectura similar a las construidas a principios del siglo pasado en diversos puntos del Estado presentan un interesante valor arquitectónico y han estado en funcionamiento prestando servicios ferroviarios desde su construcción e inauguración hasta que la línea férrea modificó sus frecuencias y paradas quedando inutilizada para los fines previstos.

Enclavadas en lugares de gran belleza paisajística están ubicadas a lo largo del ayuntamiento de Cerceda, de norte a sur, a escasa distancia de los núcleos de población lo que permite su uso por parte de los habitantes del municipio y por ello se ha considerado idóneo plantear la posibilidad de su reutilización para otros fines, intención que ha concluido en diversas actuaciones que derivaron en la rehabilitación y recuperación integral de las citadas estaciones.

Con este objetivo, en mayo de 2010, el Ayuntamiento de Cerceda y el Ministerio de Fomento acuerdan la firma de contrato de arrendamiento anteriormente mencionado en relación tanto con los edificios como de la totalidad de los recintos ferroviarios de las estaciones de Queixas, Cerceda y Meirama por los respectivos importes de 214,60 euros/mes, 116,00 euros/mes y 249,40 euros/mes, todas ellas cantidades que incluyen el correspondiente IVA.

Desde la fecha del arrendamiento y hasta el mes de mayo de 2014, el ayuntamiento de Cerceda ha abonado por este concepto las siguientes cantidades que incluyen las modificaciones sufridas por el IVA: estación de Queixas: 11.055,77 euros; estación de Cerceda: 5.976,03 euros, y estación de Meirama: 12.848,35 euros.

A este desembolso económico hay que añadir los presupuestos precisos para su mantenimiento y acondicionamiento de inmuebles y espacios, especialmente para la realización de diversas actuaciones en edificios y recintos con objeto de su acondicionamiento para fines públicos y de interés turístico, social y económico entre las que destacan la creación del «Museo da Mineiría», de Meirama, con un importe de 369.000,00 euros y la apertura del «Albergue Xuvenil» en Cerceda por valor de 374.825,38 euros.

Dichas actuaciones, de especial relevancia, constituyen una importante fuente de promoción turística y cultural para el municipio con el consiguiente incremento del tejido económico y empresarial.

Los actuales momentos de crisis económica que atravesamos impiden que el Ayuntamiento de Cerceda cuente con el presupuesto suficiente para afrontar el abono del importe anual acordado inicialmente con el Ministerio de Fomento por el arrendamiento de las antiguas estaciones de Queixas, Cerceda y Meirama, ya que las inversiones en el municipio deben dar respuesta a diversas e importantes problemáticas presentadas por la población local.

Teniendo en cuenta la inversión y los trabajos realizados que han impedido la total desaparición de las estaciones citadas, contribuyendo de forma sustancial a la preservación y conservación de los edificios y recintos, el Ayuntamiento de Cerceda insiste en su propósito de continuar el mantenimiento de los mismos con objeto de que la población del municipio pueda beneficiarse de las actuaciones sociales, culturales o turísticas que en él y en su entorno se promuevan.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 9

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a proceder a la cesión de la titularidad de las antiguas estaciones de ferrocarril de Queixas, Cerceda y Meirama al Ayuntamiento de Cerceda, con el compromiso de que su utilización se dedique a fines de tipo social, turístico, cultural y dinamizador del bienestar y la economía por parte de este Ayuntamiento.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 1 de julio de 2014.—**María Paloma Rodríguez Vázquez**, Diputada.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/002896

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley sobre la aprobación definitiva del estudio informativo de la variante de San Rafael en la N-VI, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La N-VI discurre en su trazado por la localidad de San Rafael, divide a la localidad, adscrita al municipio de El Espinar, en dos. Esta travesía llega a presentar en algunas fechas intensidades medias de tráfico que superan los 14.000 vehículos al día, especialmente en aquellas jornadas que coinciden con días festivos, y salida o regreso de puentes y vacaciones.

La travesía discurre a lo largo de kilómetro y medio por la localidad, estando regulado el tráfico por tres semáforos. A ambos lados de la calzada se sitúan numerosos establecimientos comerciales y hosteleros, lo que hace que el trasiego de peatones entre ambos márgenes sea continuo, no siempre realizando el paso por los pasos señalizados a tal fin, dada la distancia entre los mismos.

En muchos casos los automovilistas no respetan los límites de velocidad, siendo el porcentaje de paso de vehículos pesado muy alto. Algunos días llega a superar el 20 por ciento del tráfico que discurre por la travesía, lo que incide en un mayor ruido y peligrosidad. En los últimos años se han producido diversos atropellos, dos de los cuales han tenido un desenlace letal. El último hace unos meses. Un niño fue atropellado cuando cruzaba la travesía.

El tráfico se ha incrementado notablemente desde que se estableció la posibilidad de derivar el tráfico que pasa por el pueblo de Guadarrama a la AP-VI. Debido a esta posibilidad, los automovilistas utilizan el trazado que discurre por la AP-VI en dirección A Coruña, desviándose unos kilómetros antes de llegar al túnel por el puerto del Alto del León, evitándose el pago del peaje de esta forma, pero haciendo que todo ese tráfico pase por la travesía de San Rafael.

Al objeto de mejorar la seguridad vial de la travesía y reducir el tráfico rodado a través de la misma, el Ministerio de Fomento está elaborando un estudio informativo que permita mejorar la seguridad vial y reducir el tráfico a su paso por esa localidad, a la vez que dicha solución conlleve el menor impacto medioambiental. Mediante resolución de 12 de febrero de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 28 de febrero de 2013, formuló declaración de impacto ambiental positiva del proyecto variante de San Rafael, carretera N-VI, Madrid-A Coruña, en los términos señalados en la misma.

En el largo transcurrir administrativo de este proyecto, iniciado en 2007, se han producido diferentes concentraciones de colectivos vecinales ante el retraso de ejecución del proyecto y el ninguneo que sienten por parte de la Administración. En estos últimos días se han vuelto a manifestar reclamando lo que esperan desde hace años: que se dé una respuesta rápida al problema existente.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 10

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que desde el Ministerio de Fomento se agilicen los trámites para la aprobación definitiva del estudio informativo de la variante de San Rafael en la N-VI, del proyecto de actuación y de la ejecución de las obras asociadas, definiendo actuaciones tendentes a mejorar la seguridad vial y reducir el tráfico de la Red de Carreteras del Estado a su paso por San Rafael, con el menor impacto medioambiental compatible con el interés general.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de julio de 2014.—**Juan Luis Gordo Pérez**, Diputado.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/002897

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esta Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley sobre el cierre de estaciones de ferrocarril de ancho métrico en Asturias, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El pasado 21 de junio de 2014 se publicó en los medios de comunicación del Principado de Asturias la intención de la empresa ADIF de cerrar 11 estaciones de Renfe: Ram de Laviana, Nava, Candás, Pola de Siero, Mieres, Ablaña, Moreda, Cabañaquinta, Fuso de la Reina, Grado y Muros del Nalón, todas ellas ubicadas en el área central asturiana.

Esta medida ha sido comunicada como de inminente ejecución a los Presidentes de los Comités de Empresa de ADIF y RENFE Ancho Métrico en Asturias, quienes han manifestado un profundo malestar ante semejante decisión, unilateralmente impuesta y socialmente disuasoria de la utilización del ferrocarril, lo que se suma a los déficit permanentes de inversión en mantenimiento y modernización de la red. El comité de empresa ha reivindicado el apoyo de las instituciones regionales afectadas (Principado de Asturias y ocho ayuntamientos) en la defensa del ferrocarril en Asturias y el mantenimiento de los servicios públicos de transporte a través de ese modo.

Sin que desde el Grupo Parlamentario Socialista se tenga más constancia que la anteriormente expuesta de los planes que desde la empresa ADIF se tiene para estas 11 estaciones, la consideramos un enorme retroceso en cuanto a calidad del servicio ofrecido a los ciudadanos, y vemos que esta medida es un paso más hacia lo que parece un deliberado aniquilamiento de los servicios de la red de ancho métrico que se han venido prestando tradicionalmente a los ciudadanos a través de la antigua empresa FEVE, promovida con oscurantismo y sin diálogo con trabajadores e instituciones afectadas, sin visión integral, sin un mínimo análisis coste-beneficio, y con el único hecho cierto de una continuada y pretendida caída de viajeros que parece llamada a servir de pretexto futuro para un desmantelamiento de dicha compañía, y con ello de los servicios de cercanías que tienen en el Principado de Asturias un alto grado de implantación, servicios que es indispensable potenciar desde una visión integrada, y con medidas de promoción de la demanda, no de desincentivación como la anunciada, aprovechando así la existencia en Asturias de la principal malla de infraestructuras de ancho métrico del país.

Dentro del componente social que ofrece el ferrocarril, la medida de cerrar 11 estaciones es una medida inaceptable, a la que desde las instituciones se está mostrando el debido rechazo, solicitando la paralización de esta decisión y defendiendo la solicitud de presentación de un plan global de ordenación y gestión de las cercanías ferroviarias asturianas, algo indispensable para poder ver el futuro de este esencial y sostenible modo de transporte público.

No hay duda que los avances tecnológicos —argumento que parece haberse invocado para eliminar el personal de las estaciones— pueden hacer que una instalación funcione sin personal, pero el componente de relación social e informativo resulta muy importante su preservación en zonas como las afectadas por las decisiones planteadas, y un factor inequívoco de atracción de usuarios, evitando asimismo que las estaciones se acaben convirtiendo en enclaves de marginalidad e inseguridad ciudadana.

El número de viajeros transportados por la antigua empresa FEVE no ha dejado de caer desde el año 2005, y lejos de planificar inversiones y acciones de mejora de forma integrada, se está procediendo a este tipo de medidas que restan atractivo, y consiguientemente demanda, al servicio de transporte ofrecido a los ciudadanos.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. La paralización inmediata de los planes encaminados a cerrar las estaciones de Laviana, Candás, Nava, Pola de Siero, Mieres, Ablaña, Moreda, Cabañaquinta, Fuso de la Reina, Grado y Muros del Nalón.
2. Elaborar y presentar, a la mayor brevedad, un plan global de ordenación de las cercanías ferroviarias asturianas, antes de llevar a cabo ninguna otra decisión aislada, como la planteada, que podría conllevar retrocesos irreversibles en la implantación ferroviaria en Asturias.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de julio de 2014.—**Rafael Simancas Simancas, María Luisa Carcedo Rocas y Antonio Ramón María Trevín Lombán**, Diputados.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión de Industria, Energía y Turismo

161/002894

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esta Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley relativa a la viabilidad de la Central ELCOGAS, para su debate en la Comisión de Industria, Energía y Turismo.

Exposición de motivos

La industria de Puertollano (Ciudad Real) está sufriendo de nuevo un duro golpe en su modelo de diversificación y en su apuesta por la tecnología y la innovación que se traducen en la pérdida de cientos de empleos.

El complejo minero-eléctrico atraviesa la crisis más importante de los últimos años, la falta de medidas reguladoras en el sector, la ausencia de una estrategia definida, clara y estable en lo que se refiere al Plan del Carbón y la nula voluntad política del Gobierno para ofrecer soluciones de futuro que contribuyan a la viabilidad de la central de ELCOGAS, dibujan un escenario dramático para la ciudad de Puertollano, que no va a consentir la pérdida de un solo empleo más en su maltrecha industria.

Existe en la ciudad un importante apoyo político, a excepción del grupo municipal del Partido Popular, de agentes sociales, empresariales y sociales a las reivindicaciones de la empresa y de sus trabajadores y trabajadores que queremos quede constancia en el Congreso de los Diputados.

En los diferentes proyectos de ley tramitados durante esta legislatura que han perjudicado claramente a esta industria innovadora y excepcional en nuestro país, especialmente el Proyecto de Ley del Sector Eléctrico, el Grupo Parlamentario Socialista presentó enmiendas de mejora que fueron rechazadas por el Grupo Parlamentario Popular.

Las consecuencias de un posible cierre de la central de ELCOGAS se deben vincular a una nueva crisis del carbón y es necesario valorar los riesgos y los efectos del cese de actividad de esta central en la minería, con lo que podríamos asistir al fin del complejo minero-eléctrico de Puertollano.

Estamos ante una situación de extrema gravedad, no solo para los trabajadores y trabajadoras de la central de ELCOGAS, que cuentan con todo nuestro apoyo, sino para el conjunto de la sociedad puertollanense, las pequeñas y medianas empresas ligadas al sector, el comercio local y, en definitiva, el conjunto de la ciudadanía que observa con dolor como se desestructura la industria minero-eléctrica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 12

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. En coordinación con el Ayuntamiento de Puertollano, analizar, estudiar y ofrecer alternativas a la destrucción de tejido industrial que se ha producido como consecuencia de las decisiones políticas y los cambios normativos llevados a cabo por el Ejecutivo.

2. Elaborar un adecuado marco regulatorio que facilite la continuidad de la central eléctrica de gasificación de combustibles sólidos, carbón y coque de petróleo, integrada en ciclo combinado (tecnología GICC) de 320 MWISO propiedad de ELCOGAS, S.A., dentro del marco normativo que ofrece la nueva Ley 24/2013, del Sector Eléctrico, y de los principios de protección medioambiental en los que se basa.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de julio de 2014.—**Isabel Rodríguez García y José María Barreda Fontes**, Diputados.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/002895

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, presenta la siguiente Proposición no de Ley para instaurar una auténtica y eficaz Cultura de Seguridad Nuclear en el parque nuclear del Estado español, para su debate en la Comisión de Industria, Energía y Turismo.

El parque nuclear en España ha tenido diversos incidentes en los últimos años. Los dos más significativos fueron los ocurridos en Vandellós y Ascó.

Por un lado, el incidente en el 2005 en la central de Vandellós II, sobre la degradación del «Sistema de Agua de Servicios Esenciales», un sistema vital para la seguridad de planta en caso de emergencia, incidente que fue denunciado en esta cámara por este grupo, y que generó un amplio escándalo a nivel social, pues puso claramente de manifiesto la política empresarial de priorización del beneficio sobre la seguridad nuclear en el funcionamiento de la planta, así como la permisividad del Consejo de Seguridad Nuclear (CSN) al respecto. En esos momentos nuestro grupo ya advirtió de la necesidad de inversiones, de un mayor control en la explotación de la misma, y de una mejora sustancial en la cultura de seguridad del operador de esta central y, por extensión, de las demás centrales nucleares.

El segundo incidente remarcable fue la emisión al exterior de partículas radiactivas en la Central Nuclear de Ascó-1 en 2008, de la que el operador de la central fue consciente desde el primer momento, y que provocó una justificada alarma social, pues se ocultó a la opinión pública inicialmente, durante varios meses, la existencia del escape, hasta que fue denunciada por los grupos ecologistas.

Tras este incidente el Consejo de Seguridad Nuclear se vio en la necesidad de pedir a las propietarias de la central una investigación de la situación y un plan de actuación para corregir las deficiencias detectadas y posibilitar una mejora de la seguridad nuclear de estas instalaciones y de la Cultura de Seguridad del explotador de las mismas.

En la investigación que se llevó a cabo se detectaron un sinnúmero de anomalías, una falta manifiesta de inversiones en el mantenimiento y explotación de la planta y una carencia de los recursos humanos necesarios para su correcto y seguro funcionamiento.

Asimismo, en dicha investigación se detectó que la cultura empresarial del beneficio estaba por encima de los criterios de seguridad, lo cual había llevado a una situación de desafección de la plantilla.

Esta situación ya había sido denunciada por parte de la Coordinadora de los Comités de Empresa de las Centrales Nucleares Españolas frente al CSN, prueba de ello eran las diversas actas donde se ponía de manifiesto la falta de seguridad, situación a la que el CSN había hecho caso omiso.

Ante esta situación, las empresas propietarias de las centrales nucleares de Ascó y Vandellòs pusieron en marcha el «Plan Procura». Este plan de refuerzo organizativo, cultural y técnico, evidenciaba todas las carencias y puntos débiles de las centrales y para su solución se pusieron en marcha planes concretos de actuación en inversiones, tanto materiales como humanas, así como procedimientos de revisión, mantenimiento y control.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 13

En el ámbito de las inversiones humanas se detectó la necesidad de crear conciencia de grupo y de servicio público, para ello era necesario plantillas estables, seguras y fidelizadas, y en ese sentido sindicatos y empresa firmaron un acuerdo de estabilidad de empleo. Asimismo, se realizaron programas de formación, cualificación y concienciación.

Se determinó la plantilla necesaria propia para el correcto funcionamiento de las centrales, estableciéndose en 1.163 trabajadores, procediendo a su contratación y pasando de los 750 aproximadamente, que estaban en aquel momento en la empresa a los 1.090 actuales.

Por último, se estableció en el 2010 un plan de relevo generacional, que posibilitaba el traspaso del conocimiento, la renovación y cualificación de la plantilla existente en las centrales nucleares. El «Plan Procura» se puso en marcha y llegó a su total funcionamiento en 2012, dando el CSN su aprobación definitiva el pasado año 2013.

Actualmente, en el 2014, la empresa propietaria mayoritaria de estas centrales nucleares Enel, empresa pública de Italia con sede en Roma, que tiene el 93,8% de las acciones de Endesa, ha anunciado y puesto en práctica una política empresarial, donde nuevamente la maximización del beneficio lleva a que la rentabilidad esté por encima de la seguridad y en consecuencia en el ámbito de los recursos humanos ha planteado la no aceptación de unir la estabilidad de empleo a la vida útil de las centrales, la suspensión de nuevas contrataciones y la paralización del Plan de Relevo Generacional que permite la renovación de plantilla y el traspaso del conocimiento.

Es decir, los ejes directores en el ámbito de las inversiones humanas del «Plan Procura» del que el Presidente del CSN se ha vanagloriado tanto desde esta tribuna, la empresa unilateralmente ha decidido eliminarlos o paralizarlos.

Esta situación no es exclusiva de las centrales nucleares de Ascó y Vandellòs sino que afecta al conjunto de centrales nucleares en España; es más, en muchas de ellas al no existir un plan de actuación similar al «Plan Procura» la situación actual es de una escasez manifiesta tanto en recursos materiales como humanos.

Así, la dotación de las centrales nucleares de Trillo, Almaraz o Cofrentes, su plantilla es aproximadamente un 25% menor que la plantilla óptima. Su media de edad es elevadísima y no existe ningún plan de renovación y traspaso del conocimiento, con lo que en 6 o 7 años, en el mejor de los casos, nos podemos encontrar en una situación donde la mayoría de la plantilla sea de nueva incorporación sin el conocimiento y la formación adecuada para la explotación segura y fiable de la planta.

La posición empresarial de los propietarios de las centrales nucleares es de maximizar beneficios a costa de la seguridad. Es por ello la petición realizada de alargamiento de la vida útil de las centrales y la pretensión de precarizar las condiciones laborales de los trabajadores/as; lo siguiente será reducir la inversión material en el mantenimiento de las plantas.

Si a ello le sumamos la pretensión empresarial de realizar contrataciones a «bajo precio», la explotación segura y fiable de las plantas se verá cada vez más comprometida.

Mención aparte merece la situación de las plantillas de las empresas subcontratistas, donde a los trabajadores en muchos casos se les exige una formación y cualificación igual que a los trabajadores de las plantillas propias (1S12, Instrucción sobre requisitos de cualificación y formación del personal sin licencia en centrales nucleares), pero su nivel de precarización, inestabilidad de empleo y envejecimiento sin relevo generacional es aún mayor, situación que requiere un programa de actuación que dé estabilidad y renovación.

Sorprende la actitud de inhibición total del CSN, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo y de los gobiernos autonómicos, que, conocedores de la realidad actual por haber sido requeridos por la representación de los trabajadores, se desentienden de la seguridad para facilitar a las empresas propietarias una mayor rentabilidad de la explotación nuclear.

Como máximos representante del pueblo español, no podemos hacer dejación de nuestra responsabilidad y dejar en manos de quien prioriza por encima de la seguridad el beneficio, determinando las empresas privadas los recursos humanos necesarios en función de un ahorro de costes, cuando dichas decisiones afectan a la explotación segura y fiable de las plantas atómicas y en consecuencia a la seguridad de los ciudadanos y ciudadanas, de los cuales somos sus garantes.

Por todo ello, se presenta la siguiente

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 14

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a llevar a cabo todos los trámites necesarios para instaurar una auténtica y eficaz cultura de seguridad nuclear en el parque nuclear del Estado español y para garantizar la explotación de las centrales nucleares en los máximos niveles de seguridad nuclear, de manera que, en concreto, se asegure:

1. El establecimiento de las dotaciones de plantillas necesarias para el funcionamiento óptimo de las plantas nucleares.
2. Los instrumentos que establezcan de forma preceptiva el necesario relevo generacional, con traspaso del conocimiento, para este personal con una actividad tan específica.
3. Las herramientas y sistemas que permitan la fidelización de las plantillas a la explotación de la planta durante toda la vida útil de las mismas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de julio de 2014.—**Laia Ortiz Castellví**, Diputada.—**Joan Coscubiela Conesa**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

161/002891

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley sobre la constitución del Consorcio del Área de Gestión Integrada del Parque Natural del Archipiélago Chinijo, en la isla de Lanzarote, para su debate y votación en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Exposición de motivos

El archipiélago Chinijo se localiza en el sector septentrional de la isla de Lanzarote, incluyendo la isla de La Graciosa (la única habitada, con 687 habitantes), los islotes de Alegranza y Montaña Clara, el Roque del Infierno y el Roque del Este, así como el ámbito marino comprendido entre los islotes y la costa norte de Lanzarote. Este espacio ocupa una superficie de 46.263 hectáreas, de las que 37.151, es decir, el 80,30 %, corresponden al ámbito marino. La superficie terrestre consta de 9.112 hectáreas repartidas entre los términos municipales de Teguise, con 7.222 ha (79,3 %) y Haría, con 1.890 ha (20,7 %). Esta superficie supone el 10,7 % de la superficie insular y el 26,1 % de la superficie insular protegida.

Por Resolución de la Dirección General de Ordenación del Territorio de 11 de septiembre de 2006 se publicó el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 10 de julio de 2006, por el que se aprobó el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural del Archipiélago Chinijo (L-2), de conformidad con lo establecido en el artículo 43.2 b) del texto refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, en los términos municipales de Teguise y Haría, isla de Lanzarote.

Este plan rector tiene como finalidad la protección del Parque Natural del Archipiélago Chinijo, preservando los recursos naturales que alberga para el disfrute público, la educación y la investigación científica, de forma compatible con su conservación, no teniendo cabida los usos residenciales en todo el ámbito del espacio protegido, salvo en los núcleos de Caleta del Sebo y Pedro Barba en la isla de La Graciosa y Caleta de Famara e Island Homes, en Lanzarote.

La presencia de estos importantes núcleos de población en el ámbito del Parque Natural, junto a la relevancia de las actividades económicas que en él se llevan a cabo, requieren de una mayor coordinación para lograr compatibilizar la conservación de los recursos naturales y el desarrollo urbanístico, socioeconómico y la mejora de la calidad de vida de las poblaciones locales.

La isla de La Graciosa, con excepción de los dos núcleos poblacionales (Caleta de Sebo y Pedro Barba), es propiedad del Estado, que a través del acta de adscripción firmada el 20 de enero de 2003 pasa

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 15

a formar parte del patrimonio adscrito del Organismo Autónomo Parques Nacionales, en cumplimiento de la Orden Ministerial de adscripción de 10 de octubre de 2002 del Ministerio de Hacienda, correspondiendo a Parques Nacionales las competencias de su administración y conservación. Por otra parte, la Comunidad Autónoma de Canarias fue la responsable de la aprobación del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural del Archipiélago Chinijo (L-2), de conformidad con la Ley 19/2003, de Directrices de Ordenación General y las Directrices del Turismo de Canarias. Además, la isla está administrativamente anexada al municipio de Tegui, en Lanzarote.

Precisamente la existencia de múltiples Administraciones Públicas que ejercen su actividad en la isla de La Graciosa hace necesaria la colaboración, cooperación y asistencia mutua entre todas ellas, para lograr una gestión eficaz de los asuntos que cada una tienen encomendados y que se permita, así, a los ciudadanos dirigirse a cualquier instancia administrativa con la certeza de que todas actúan con criterios homogéneos.

En este sentido, el plan rector recoge un nuevo modelo de gestión denominado Área de Gestión Integrada, que obliga a la creación de un Consorcio de Gestión formado por el Cabildo de Lanzarote, los Ayuntamientos de Haría y Tegui, la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias y la Administración del Estado, representada por el Organismo Autónomo de Parques Nacionales.

Dicho Plan establecía un plazo máximo de un año a partir de su aprobación definitiva para la formación del Consorcio de Gestión. Sin embargo, ocho años después de su aprobación aún no se ha constituido, por lo que la gestión del espacio la ostenta de manera «interina y transitoria» el Cabildo de Lanzarote.

En todo este tiempo, y de manera continuada, personas y colectivos ciudadanos, especialmente en la isla de La Graciosa, han solicitado la constitución del Consorcio del Parque Natural del Archipiélago Chinijo, que sería el encargado de la gestión integral del territorio en régimen de cooperación interadministrativa entre el Gobierno de Canarias, el Estado y las corporaciones insulares y locales de Lanzarote, entre otros organismos. Para ello, sería conveniente la elaboración de un convenio entre las distintas Administraciones Públicas implicadas, donde se recojan las competencias de cada una de ellas, así como los medios personales y materiales que transferirán al Consorcio y las funciones y servicios que se le asignen.

La constitución del Consorcio no solo da cumplimiento a uno de los objetivos trazados en el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural y a la reclamación formulada de forma permanente por ciudadanos y colectivos de la isla de Graciosa, sino también a la exigencia de armonizar todos los intereses presentes en el espacio protegido a través de un marco jurídico en el que el desarrollo social y económico de la población local y el uso público del enclave puedan aunarse en una estrategia conjunta, amparada por un conjunto de normas, directrices y criterios generales para la gestión del parque.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Impulsar, junto al Gobierno de Canarias, el Cabildo de Lanzarote y los Ayuntamientos de Haría y Tegui, con la mayor urgencia posible, la constitución del Consorcio del Área de Gestión Integrada, tal y como establece el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural del Archipiélago Chinijo (L-2), aprobado por Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 10 de julio de 2006.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 1 de julio de 2014.—**Sebastián Franquis Vera**, Diputado.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/002901

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley en relación con ayudas para aminorar los daños ocasionados a la agricultura, para su debate en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Exposición de motivos

El pasado 16 de junio, una enorme granizada que tuvo lugar en los municipios cordobeses de Fuente Palmera y Almodóvar del Río provocó graves e importantes pérdidas en la agricultura.

Según ASAJA, todos los cultivos establecidos en esta fecha en los campos de la comarca se han visto afectados, en mayor o menor medida, por la tormenta de granizo que dejó tras su paso un paisaje desolado de frutas dañadas y en el suelo, algodón defoliado, aceitunas picadas y caídas, naranjas picadas por los golpes del pedrisco, melones, sandías, pimientos y otras hortalizas destrozadas en cantidad y, sobre todo, en calidad para la venta en mercados.

Solo en el término de Fuente Palmera se estiman unas 3.000 hectáreas afectadas con daños superiores al 70-80%, llegando al 100% en numerosas parcelas. Otras zonas muy afectadas del término de Almodóvar se encuentran en esa situación, existiendo también afectados en los campos de Hornachuelos, Guadalcazar y La Carlota en menor medida, pudiendo llegar a otras 2.500 hectáreas.

Los daños no se verán solo en esta campaña sino que para años posteriores supondrán una merma en la producción y una elevación en los costes de la misma, puesto que las heridas en los árboles pueden suponer una fuerte entrada de enfermedades en los mismos, que se verán claramente a partir del año próximo.

Ante la situación, los agricultores demandan la declaración de zona catastrófica en las zonas más afectadas y la aportación de las ayudas correspondientes para aminorar las cuantiosas pérdidas ocasionadas.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Valorar los daños ocasionados a la agricultura, como consecuencia de la granizada ocurrida en los municipios de Fuente Palmera y Almodóvar del Río, principalmente.

— Aprobar, de forma inmediata, un Real Decreto-ley de medidas urgentes para paliar los daños catastróficos que se han producido como consecuencia de los fenómenos meteorológicos adversos, que, como mínimo, incluirá las medidas contempladas en el Decreto-ley 10/2005, de 20 de junio, por el que se adoptan medidas urgentes para paliar los daños producidos en el sector agrario por la sequía y otras adversidades climáticas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de junio de 2014.—**Antonio Hurtado Zurera y Alejandro Alonso Núñez**, Diputados.—**Eduardo Madina Muñoz**, Diputados.

Comisión de sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**161/002900**

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y de acuerdo con lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta, para su discusión ante la Comisión de de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, una Proposición no de Ley para impulsar medidas contra el fraude en los cuentakilómetros de los automóviles.

Antecedentes

Cada cierto tiempo aparecen noticias en la prensa sobre negocios ilícitos de venta de automóviles con cuentakilómetros manipulados. Uno de los actores que más veces ha hecho especial mención a este problema es el RACC que lleva tiempo alertando de esta situación y nos recuerda que la manipulación del cuentakilómetros en sí misma no es un delito.

Para que sea delito debe producirse una estafa, es decir, sacar un beneficio económico engañando a un tercero. El valor de un vehículo de ocasión va ligado, en gran medida, a la antigüedad y a su kilometraje.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 17

Con una simple operación de manipulación se puede conseguir un aumento considerable de este valor y poner además en riesgo la seguridad vial al entender el comprador que compra un coche que ha sido menos utilizado.

Con la aparición de los cuentakilómetros digitales se pensaba que se eliminaría esta práctica, pero se ha visto que ahora es, incluso, más sencillo. Este es un problema que afecta a toda la UE, ya que la compraventa de vehículos de ocasión entre diferentes países es una práctica bastante habitual. Las medidas aplicadas hasta ahora no han sido suficientes para encontrar solución a este problema.

Hace años la manipulación del kilometraje implicaba desmontar el cuadro de lecturas y el contador de kilómetros. Actualmente es solo una cuestión de «plug & play», o sea, conectar un portátil o dispositivo especial en el puerto OBD (On-board diagnostics) y disponer del software adecuado. Tiene un coste bajo y proporciona unos beneficios económicos considerables, especialmente si se realiza de forma sistemática. Internet ha facilitado mucho esta tarea, ya que adquirir un dispositivo de manipulación es sencillo y rápido. Esta práctica siempre tiene consecuencias económicas negativas para los consumidores y para la seguridad vial.

A nivel superficial no se puede diferenciar entre un coche con el cuentakilómetros manipulado y uno que no lo tenga manipulado. Un mecánico especializado, en ciertos casos, podría intuir una posible manipulación en el cuentakilómetros basándose en el desgaste de los componentes mecánicos del vehículo. Hay ocasiones en las que las manipulaciones son incluso imperceptibles a los ojos de expertos. Hay que aplicar medidas adicionales para garantizar que un cuentakilómetros no ha sido manipulado.

Según un reciente estudio del RACC, estamos en un escenario donde podemos encontrar que el 12 % de los vehículos de ocasión en el Estado español y el 30 % de los importados pueden tener el kilometraje alterado, de tal forma que se estima que el fraude derivado de la manipulación de los cuentakilómetros de los vehículos de ocasión es de 343 millones de euros anuales en España y de unos 10.000 millones de euros anuales en Europa.

Este hecho tiene repercusiones en tres ámbitos: al consumidor le representa un sobrecoste en el precio de compra del vehículo de ocasión, tiene riesgo para la seguridad vial y atenta directamente contra la economía del nuevo propietario (incremento para el consumidor de la depreciación e incremento de costes de mantenimiento y reparaciones). Para la industria es un acto de competencia desleal frente a los actores que actúan honestamente, desincentiva la demanda de vehículos nuevos y provoca daños a la imagen de marca del fabricante, además las compañías aseguradoras reciben más reclamaciones. Y por último, en el ámbito del medio ambiente, son coches que emiten más emisiones contaminantes.

Desde un punto de vista legislativo en España la manipulación del cuentakilómetros, en sí misma, no es delito. Es un delito cuando se aprovecha para cometer una estafa. Este delito de estafa puede acarrear penas de prisión entre seis meses y tres años si la cantidad estafada excede los 400 euros. Desde el 1 de enero de 2014 es obligatorio que en las ITV registren los kilómetros del vehículo y los comuniquen a la DGT. Históricamente, la DGT solo dispone del kilometraje del 50 % de los vehículos en el Registro de Vehículos.

Estamos ante una actividad fraudulenta en términos económicos, de seguridad vial y medioambiental. Los vehículos de ocasión se venden entre Estados miembros de la UE y esto dificulta su seguimiento, lo que favorece este tipo de fraude. Es necesario aplicar medidas que corten de raíz este problema, y mientras tanto aumentar los mecanismos de control de los kilometrajes.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«La Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Impulsar la obligación de reportar las lecturas del cuentakilómetros por parte de aquellas entidades que tengan contacto con los vehículos: revisiones ITV, talleres (mantenimiento y reparaciones), concesionarios y controles policiales.
2. Establecer un sistema de intercambio de información de kilometraje entre países.
3. Promover la modificación de la normativa de la UE de homologación de vehículos para exigir la inclusión por parte de los fabricantes de medios que impidan la manipulación del cuentakilómetros.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de julio de 2014.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 18

Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad

161/002892

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa para presentar, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la siguiente Proposición no de Ley sobre regulación de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público por las personas con discapacidad, para su debate en la Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad.

Exposición de motivos

El artículo 49 de la Constitución Española señala que es responsabilidad de los poderes públicos realizar una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de las personas con discapacidad física, sensorial y psíquica, a las que deben prestar la atención especializada que requieran y ampararlas especialmente para el disfrute de los derechos que tiene todo ciudadano.

Según nuestro ordenamiento jurídico, «accesibilidad universal» es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño universal o diseño para todas las personas», y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.

Son muchos los ámbitos en los que es necesario seguir avanzando para lograr la accesibilidad universal. Uno de los que debería ser prioritario es el de los bienes y servicios a disposición del público.

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social, en su disposición final tercera, apartado 2, contiene el siguiente mandato: «en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno aprobará unas condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, según lo previsto en el artículo 29, para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público por las personas con discapacidad.»

La aprobación de la mencionada normativa tiene gran relevancia y no debe demorarse más, pues su ausencia debilita la protección de las personas con discapacidad y las expone a una situación de mayor vulnerabilidad frente a discriminaciones y violación de sus derechos.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a aprobar, en el plazo más breve posible, una norma reglamentaria que regule las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público por las personas con discapacidad.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de julio de 2014.—**Laura Carmen Seara Sobrado y Gracia Fernández Moya**, Diputadas.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha acordado admitir a trámite, conforme al artículo 189 del Reglamento, las siguientes preguntas orales al Gobierno en Comisión, disponer su conocimiento por las Comisiones que se indican, dando traslado al Gobierno y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena su publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de julio de 2014.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 19

Comisión de Fomento

181/001961

Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento.

Diputado don Carlos Martínez Gorriarán.

Texto:

¿Qué valoración realiza el Gobierno del desarrollo del Real Decreto 235/2013, de 5 de abril, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de julio de 2014.—**Carlos Martínez Gorriarán**, Diputado.

Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

181/001958

Grupo Parlamentario Socialista.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Diputada doña María José Rodríguez Ramírez.

Texto:

¿Qué actuaciones y en qué fechas va a acometer el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para dar cumplimiento al reciente auto de la Audiencia Nacional en relación a la ejecución de las mencionadas sentencias contra Fertiberia, S.A., aún por ejecutar?

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de junio de 2014.—**María José Rodríguez Ramírez**, Diputada.

181/001959

Grupo Parlamentario Socialista.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Diputada doña María José Rodríguez Ramírez.

Texto:

¿Está en condiciones de garantizar la Ministra que puede actuar con total imparcialidad y diligencia en el expediente abierto por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente contra Fertiberia, S.A., por la caducidad de la concesión y la obligación de dicha empresa de proceder a la regeneración ambiental de las balsas de fosfoyesos, en Huelva, dada su condición anterior de miembro del Consejo de Administración de la misma?

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de junio de 2014.—**María José Rodríguez Ramírez**, Diputada.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 494

14 de julio de 2014

Pág. 20

181/001960

Grupo Parlamentario Socialista.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Diputada doña María José Rodríguez Ramírez.

Texto:

¿Qué actuaciones se han realizado y con qué calendario desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para hacer cumplir a Fertiberia, S.A., con sus obligaciones tras las sentencias de junio de 2007 y febrero de 2011?

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de junio de 2014.—**María José Rodríguez Ramírez**,
Diputada.

cve: BOCG-10-D-494