



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

X LEGISLATURA

Serie D:  
GENERAL

2 de febrero de 2015

Núm. 599

Pág. 1

### ÍNDICE

Página

#### Control de la acción del Gobierno

##### PROPOSICIONES NO DE LEY

##### Comisión de Asuntos Exteriores

- 161/003359** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre medidas para contribuir a la profundización de las relaciones bilaterales entre España y Chile ..... 4

##### Comisión de Interior

- 161/003369** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la denegación de asilo político al joven activista de derechos humanos saharauí, Hassana Aalia ..... 5

##### Comisión de Hacienda y Administraciones Públicas

- 161/003380** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el exceso de requisitos que se solicitan a los extranjeros no comunitarios que se quieren empadronar en el municipio de Gandía, en la provincia de Valencia .... 6

##### Comisión de Fomento

- 161/003362** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la regeneración urbana de la Bahía de Pasaia, el destino para tal fin del suelo periurbano de La Herrera y la Plataforma Logística Intermodal para consolidar el puerto de Pasaia ..... 8
- 161/003365** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa al servicio de viajeros por tren de Córdoba a la sede de la Universidad de Córdoba en Rabanales ..... 10
- 161/003366** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre la cesión del Gobierno al Ayuntamiento de Marbella del edificio de la Comandancia de Marina para la consolidación de un Museo del Mar en la citada localidad ..... 10
- 161/003367** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre restitución del servicio ferroviario de tren hotel Vigo/A Coruña-Madrid y a Barcelona los sábados y reposición de las plazas suprimidas ..... 11
- 161/003368** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el nuevo pliego concesional de la línea VAC-115 Madrid-Segovia con hijuelas ..... 12

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 2

<b>161/003372</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència Unió), sobre mejora del tramo de la autovía A-2 entre Igualada y Martorell .....	13
<b>161/003375</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la «Alternativa 4», del proyecto carretera N-550, variante de Padrón, Pontecesures y Valga, clave EI12-PO0023 provincias de Pontevedra y A Coruña .....	14
<b>161/003379</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la conexión de Asturias con la Alta Velocidad Ferroviaria .....	16
<b>Comisión de Educación y Deporte</b>		
<b>161/003355</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre reconocimiento de la lengua asturiana en el Real Decreto de Especialidades de la profesión docente en Secundaria .....	17
<b>161/003374</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), sobre los títulos de FP de la familia profesional de Actividades Físicas y Deportivas .....	18
<b>Comisión de Industria, Energía y Turismo</b>		
<b>161/003358</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre la aprobación de un sistema regulatorio de autoconsumo .....	19
<b>Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente</b>		
<b>161/003357</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a gestiones del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ante la Comisión Europea en relación al Reglamento de prohibición de redes a la deriva y defensa de las especificidades que utiliza la pesca artesanal de Galicia .....	20
<b>161/003360</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre las tormentas de granizo en el Poniente almeriense .....	22
<b>161/003363</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la prevención de inundaciones, limpieza y adecuación de cauces y barrancos en municipios de la Comunitat Valenciana .....	23
<b>161/003364</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la ampliación de los cupos de retirada para cítricos .....	24
<b>161/003378</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre la exigencia de responsabilidades a la dirección de la Fundación Pública Estatal Centro Tecnológico Alimentario (CETAL) .....	25
<b>Comisión de Sanidad y Servicios Sociales</b>		
<b>161/003376</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre asistencia sanitaria .....	25
<b>161/003377</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la implantación de medidas para mejorar las políticas de defensa de los consumidores y usuarios en la sustitución de los contadores de medida en suministros de energía eléctrica por nuevos equipos que permitan la discriminación horaria y la telegestión .....	27

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 3

**Comisión de Cultura**

- 161/003361** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la rehabilitación de la Plaza de Abastos de Ourense ..... 29

**Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**

- 161/003370** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), relativa a impulsar un nuevo diseño de aviso de los pasos para peatones ..... 29

- 161/003371** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), por la que se insta al Gobierno a dotar de vehículos y examinadores para la obtención de la licencia AM para cuadriciclos y ayudas fiscales para que las autoescuelas tengan vehículos para prácticas ..... 30

- 161/003373** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència Unió), relativa a la erradicación de los accidentes de tráfico de furgonetas ..... 31

**PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL**

**Comisión de Economía y Competitividad**

- 181/002584** Pregunta formulada por el Diputado don Ricardo Sixto Iglesias (GIP), sobre actuaciones para evitar la destrucción de empleo en el Vinalopó Mitjà y poner fin a la deslocalización del sector del mármol ..... 33

**Comisión de Educación y Deporte**

- 181/002583** Pregunta formulada por la Diputada doña Gracia Fernández Moya (GS), sobre previsiones acerca de adoptar las medidas necesarias para implantar la enseñanza de la Reanimación Cardiopulmonar Básica (RCP-B) en los centros escolares ..... 33

**Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente**

- 181/002582** Pregunta formulada por el Diputado don Odón Elorza González (GS), sobre previsiones acerca de proponer medidas y legislar de modo inmediato para evitar que en Madrid y en otras ciudades españolas se sigan superando los límites permitidos de contaminación del aire por emisiones de dióxido de nitrógeno de los vehículos diésel ..... 34

**Comisión de Cultura**

- 181/002585** Pregunta formulada por la Diputada doña Montserrat Surroca i Comas (GC-CiU), sobre fecha prevista para mantener el tipo impositivo del IVA sobre productos y actividades culturales en el 21 % ..... 34

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 4

### 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, 27 de enero de 2015.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

#### Comisión de Asuntos Exteriores

**161/003359**

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley para contribuir a la profundización de las relaciones bilaterales entre España y Chile, para su debate en la Comisión de Asuntos Exteriores.

#### Exposición de motivos

Muchos son los lazos culturales, económicos y sociales que unen y han unido a España y Chile, dos países con un gran pasado en común que pueden plantearse igualmente un futuro, caminando de la mano, lleno de oportunidades.

Las excelentes relaciones bilaterales entre dichos países proyectadas hacia el multilateralismo están llamadas a ejercer de puente en sus respectivas relaciones internacionales y diplomáticas con terceros, España hacia Europa y Chile hacia América y Asia. Todo ello es de vital importancia al hallarnos inmersos en un momento de incertidumbre económica mundial en el que se produce un cambio de rumbo de los flujos comerciales del Atlántico al Pacífico.

El crecimiento sostenido de Chile, su estabilidad macroeconómica, su contribución a la reducción de la pobreza interna y sus exitosas políticas contracíclicas han llevado a este país a obtener la consideración de ser una de las economías más firmes y sólidas de América Latina y a situarse como el país con mayor PIB per cápita de la región en el año 2013. Esta confianza convierte a Chile en un gran receptor de inversión extranjera a pesar del pequeño tamaño de su mercado, en comparación con sus países vecinos.

Su política exterior es participativa y activa en lo multilateral y pragmática en lo bilateral. Chile, en el marco de lo que denominamos «regionalismo abierto» tiene cerrados acuerdos comerciales con una treintena de países y varias organizaciones internacionales, entre ellas el Acuerdo de Asociación con la Unión Europea (cuyo proceso de actualización está en curso), firmado en 2002 y en vigor desde 2005. El crecimiento exponencial del comercio entre Chile y la Unión Europea a partir de esa fecha viene a certificar el éxito de esta iniciativa.

En este marco de apertura comercial y de excelentes relaciones bilaterales, España y Chile firmaron el Acuerdo de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones 1991 (en vigor desde 1994), el Convenio para evitar la doble tributación entre ambos países en 2003 y el Plan de Asociación Estratégica de 2006, renovado en enero de 2013, con el fin de mantener un diálogo permanente y estable para seguir afianzando esta relación mutua privilegiada de acción conjunta, tanto en Iberoamérica como en el resto del mundo. Se trata de un ambicioso Plan, que abarca diversas áreas como, entre otras, desarrollo económico y social, movilidad de talentos, ciencia, tecnología e innovación, cooperación cultural y educativa, o cooperación seguridad y defensa.

El IV Plan Director de la Cooperación Española 2013-2016 incluye la redefinición de las relaciones en materia de cooperación para el desarrollo con Chile, precisamente por el nivel de desarrollo económico alcanzado por este país; por ello, la AECID ha puesto en marcha en este país un nuevo modelo de cooperación dirigido a países de renta media, basado en diseñar mecanismos de cooperación triangular y de cooperación Sur-Sur hacia otros países de la región.

Las perspectivas de crecimiento futuro en Chile son bastante halagüeñas, con expectativas positivas de inversión tanto en el sector público, especialmente en infraestructuras y comunicaciones, como en el sector privado, en áreas como la silvicultura, la minería, la agroindustria, el turismo, las TICs, la industria manufacturera, el sector energético y medioambiental, en particular el impulso decidido a las energías renovables no convencionales.

La concesión a España del estatuto de observador en el surgimiento de la Alianza del Pacífico contribuye a reforzar su papel de puente en América Latina, puesto que, en la medida que se consolide esta organización, tendrá un fuerte impacto sobre el proceso de integración regional de la zona.

El Gobierno de España valora seriamente las sinergias ya existentes y, por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Trabajar en una mayor profundización y diversificación de las relaciones bilaterales con Chile utilizando los cauces ya existentes y buscando nuevas fórmulas que permitan el mutuo progreso económico y social, en beneficio de los ciudadanos de ambos países.

— Aprovechar el potencial de crecimiento económico iberoamericano en general y de Chile en particular, aunando esfuerzos que permitan a las empresas españolas acelerar la reactivación del motor de la economía de nuestro país y, por extensión, de nuestros socios comunitarios.

— Poner en marcha los instrumentos adecuados que faciliten el intercambio de profesionales entre ambos países y, muy particularmente, facilitándolo mediante la conclusión de los procedimientos para la definitiva entrada en vigor del acuerdo ya alcanzado entre los gobiernos de ambos países para la enmienda del artículo IV del Convenio Cultural bilateral de 1967, en lo relativo a la homologación y reconocimiento de títulos universitarios.

— Apoyar el proceso de actualización del Acuerdo de Asociación de la Unión Europea con Chile, con el objetivo de profundizar la cooperación comunitaria con este país y enriquecer los ámbitos de colaboración en beneficio mutuo.

— Trabajar conjuntamente con Chile para incrementar la cooperación de España con la Alianza del Pacífico, en particular en las áreas de promoción económica, ciencia y tecnología y movilidad de estudiantes y profesionales.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de enero de 2015.—**Rafael Hernando Fraile**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el congreso.

## Comisión de Interior

161/003369

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de la diputada doña Rosana Pérez Fernández (BNG), al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a la denegación de asilo político al joven activista de derechos humanos saharauí, Hassana Aalia, para su debate en Comisión.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 6

### Exposición de motivos

El Gobierno español ha notificado recientemente al joven activista saharai Hassana Aalia la denegación del asilo político a pesar de su frágil y complicada situación.

Este muchacho fue condenado por las autoridades de Marruecos a cadena perpetua por su participación en los actos de protesta en el campamento Gdeim Izik. El joven vive en Bilbao desde el año 2011 gracias a una beca de estudios.

Hassanna Aalia es una persona comprometida en defensa de los derechos humanos del pueblo saharai, un activista que lleva años llevando la voz de este pueblo oprimido por distintos lugares del estado español.

A fin de entender la persecución política a la que está sometido este joven activista por parte de Marruecos resulta pertinente recordar lo sucedido en el año 2010. En octubre de aquel año se instaló a 15 kilómetros de El Aaiún, el campamento de Gdeim Izik, conocido como el «Campamento de la Dignidad» como acción reivindicativa de protesta pacífica para demandar derechos sociales y políticos a Marruecos.

Las autoridades marroquíes respondieron con represión, detenciones, torturas y violencia a la constitución de este campamento. Uno de los detenidos fue este joven, que fue objeto de torturas y malos tratos. Él ya fue detenido, juzgado, y liberado sin cargos por el mismo supuesto delito, y ahora para su sorpresa vuelven a juzgarle por lo mismo y a condenarle.

En su estancia en Bilbao supo a través de una emisora *on line* en febrero de 2013 que era condenado a cadena perpetua. Unas penas extendidas a 24 activistas relacionados con los campamentos Gdeim Izik. Fue juzgado «en rebeldía».

Vino al Estado español para aprender el idioma como parte de un programa lingüístico. Después viajó a Senegal, al Foro Social Mundial y estuvo también en Argelia para denunciar la situación del pueblo saharai. Regresó a los territorios ocupados, a su casa en El Aaiún. En 2012 volvió al País Vasco para participar en una segunda fase del programa lingüístico. Salió con todos los papeles en orden, con visado. Pero el 13 de noviembre Marruecos dictaba una orden de busca y captura.

Hassanna Aalia pidió asilo político al Gobierno español porque es evidente que estamos ante un caso de persecución política. Resulta difícilmente justificable que una persona sea juzgada dos veces por lo mismo.

Precisamente, nos dirigimos al Gobierno para apelar a la conciencia humanitaria y demandarle que reconsidere la petición de asilo de este joven activista de los derechos humanos. Su vuelta tendría unas consecuencias terribles para la vida de Hassanna Aalia. Además, debemos poner de manifiesto que su solicitud de asilo político está suficientemente justificada y responde al objeto de la petición.

### Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Conceder el asilo político al joven activista de derechos humanos saharai, Hassana Aalia, que sufre persecución política por parte de las autoridades de Marruecos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de enero de 2015.—**Rosana Pérez Fernández**, Diputada.—**Xabier Mikel Errekondo Saltsamendi**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

## Comisión de Hacienda y Administraciones Públicas

161/003380

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 el exceso de requisitos que se solicitan a los extranjeros no comunitarios que se quieren empadronar en el municipio de Gandía, en la provincia de Valencia, para su debate en la Comisión de Hacienda y Administraciones Públicas.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 7

### Exposición de motivos

El derecho al empadronamiento se encuentra recogido en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, modificado por Ley Orgánica y por 14/2003, el artículo 6.3 de Ley 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, en la cual se le impone a los ayuntamientos la exigencia de incorporar al padrón a los extranjeros que tengan su domicilio habitual en el municipio y mantendrán actualizada la información relativa a los mismos. Es decir que este derecho se encuentra amparado en una Ley Orgánica (una ley que regula los Derechos y Libertades Fundamentales) en este caso de los extranjeros que se hallan irregulares en territorio español, por lo que en ningún caso puede ser contradictoria, norma alguna, a dicha ley.

Sin embargo, el Alcalde de Gandía, don Arturo Torró, desde 2012 no empadrona a ningún extracomunitario sin antes comprobar sus datos a través de la Policía Nacional. Según las asociaciones de inmigrantes, muchos extranjeros sin papeles en regla desisten por miedo a ser detenidos y, eventualmente, deportados. Al carecer de empadronamiento, carecen de sanidad o acceso a los servicios sociales.

El endurecimiento de los requisitos para empadronar a los inmigrantes en la ciudad puesto en marcha por don Arturo Torró ya recibió las críticas de la oposición, que acusaron al alcalde de poner en marcha una política xenófoba, e incluso el Defensor del Pueblo instó al ayuntamiento a cambiar su manera de proceder para con los inmigrantes. Sin embargo, tras sus polémicas declaraciones, el Alcalde de Gandía, ha defendido en televisión una forma de proceder que exige más control a la hora de empadronar a los inmigrantes.

Los criterios que aplica el Ayuntamiento de Gandía para proceder a la inscripción de los extranjeros en el padrón municipal, exigiendo una información complementaria como es la autenticación de los documentos de identidad por parte de la Policía Nacional es manifiestamente ilegal y discriminatorio, y esconde una clara intención política de dificultar la inscripción del extranjero frente al nacional, criminalizar la imagen de aquel y generar un temor disuasorio entre todos aquellos inmigrantes no comunitarios que no puedan acreditar su permanencia legal.

Esta mala práctica ya ha sido denunciada ante el Defensor del Pueblo, que resolvió mediante expediente 12021221 de fecha 17 de octubre de 2013, concluyendo mediante la sugerencia de «Suprimir el trámite de envío del DNI o documento que lo sustituya de los extranjeros no comunitarios sin permiso de residencia a la Policía Nacional para comprobar su autenticación, toda vez que no lo exige el artículo 16.2 f) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local, como requisito para empadronarse, bastando con la exhibición del original y la entrega de una copia». Aspecto que fue comunicado al Pleno Municipal y tal y como se desprende de otro comunicado firmado por la Defensora del Pueblo en fecha 30 de enero de 2014 fue «expresamente aceptado por el Ayuntamiento de Gandía».

En sentido similar, y sumándose a aquello manifestado por el Defensor de Pueblo, se pronunció el Síndic de Greuges de la C.V. mediante resolución de 4 de marzo de 2014, «Recomienda al Ayuntamiento de Gandía el cese de esa práctica administrativa, procediendo al alta padronal, sin más trámites ni requisitos que los exigidos por el artículo 16 de la LRBRL».

A pesar de todos los antecedentes y del compromiso público que el Ayuntamiento de Gandía adquirió ante estas dos importantes instituciones, esta corporación municipal ha continuado incumpliendo la ley y manteniendo un trámite especial y diferenciado a todos aquellos ciudadanos extranjeros no comunitarios que manifiesten su voluntad de empadronarse en el municipio de Gandía, deben recoger la documentación y cita para realizar el acta definitiva una semana después, enviar a la Policía Nacional para la autenticación los documentos de Identidad y presentar el alta como habitante.

Consideramos que estamos ante una práctica ilegal e injusta, dado que la legislación vigente configura el empadronamiento como una obligación que afecta a toda persona que viva en España (art. 15 de la Ley de Bases de Régimen Local), con independencia de cualquier otra consideración, y de ahí se deriva un deber para los ayuntamientos que debe cumplirse de acuerdo con lo que establece la legislación del Estado y sin que quepa condicionar su cumplimiento a la exigencia de requisitos que no contemplan en esa legislación y que no se deriven directamente de la misma. Que los extranjeros han de ser empadronados con independencia de su residencia legal en territorio español, por lo que no resulta procedente denegar la inscripción so pretexto de que el ciudadano extranjero no reside legalmente en España.

Que los ayuntamientos no tienen competencias para decidir sobre la legalidad o no de la estancia de un extranjero y que en el padrón municipal deben estar dadas de alta todas las personas que habitan en el municipio, y otorgar al inscrito en él la condición de vecino, sean nacionales o extranjeras, y, en este último caso, tengan o no regularizada su situación en el Registro del Ministerio del Interior.

Las desafortunadas declaraciones del Alcalde de Gandía realizadas en los últimos días y la praxis administrativa que se continúa llevando a cabo en la inscripción y gestión del padrón municipal, esconden un objetivo xenófobo y fomentan la desigualdad. Es sumamente irresponsable este tipo de iniciativas en una ciudad como Gandía, donde, a pesar de los altos porcentajes de población inmigrante, la convivencia y la inexistencia de conflictos ha sido la norma habitual.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados rechaza las prácticas llevadas a cabo por parte del Ayuntamiento de Gandía respecto a los empadronamientos de extranjeros no comunitarios e insta al Gobierno a establecer los mecanismos y adoptar las medidas necesarias, a la mayor brevedad posible, para que se revoquen las decisiones y normas de este Ayuntamiento que suponen un incumplimiento de las leyes por exigir a dichos ciudadanos gestiones complementarias ante la Policía Nacional respecto a la documentación para empadronarse en este municipio.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de enero de 2015.—**Antoni Such Botella**, Diputado.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

## Comisión de Fomento

161/003362

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 la regeneración urbana de la Bahía de Pasaia, el destino para tal fin del suelo periurbano de La Herrera y la Plataforma Logística Intermodal para consolidar el Puerto de Pasaia, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

Han transcurrido muchos años desde que el Ayuntamiento de Pasaia y otras instituciones plantearon la necesidad de una regeneración urbanística del territorio conocido como la Bahía de Pasajes y su entorno para mejorar la calidad de vida de una población que ha soportado todas las afecciones de las actividades portuarias y los impactos medioambientales. La dificultad en abordar un proceso de regeneración del conjunto de la Bahía de Pasaia, haciéndolo compatible con la necesidad de garantizar la permanencia y competitividad del puerto, un importante instrumento de la economía de Gipuzkoa, se mantiene porque hay indefiniciones y nudos claves por desatar.

La principal dificultad radica en la pluralidad de agentes y administraciones implicadas en una obligada concertación (Ayuntamiento de Pasaia, San Sebastián, Lezo, Rentería, Diputación Foral de Gipuzkoa, Gobierno Vasco, Gobierno de España y Autoridad Portuaria), en la falta de un liderazgo claro y, en definitiva, en la inexistencia del necesario consenso institucional y social en torno a un proyecto estratégico de actuación y a un plan de usos y urbanístico compartidos por todas las partes.

En los últimos años, el proceso se ha visto condicionado por el largo debate sobre la conveniencia o no de construir una gran dársena en un puerto exterior como posible solución a las necesidades de modernización del puerto y disponer así de nuevos espacios para garantizar el futuro de nuevas actividades portuarias dadas las limitaciones del actual puerto de Pasaia.

Este debate, la falta de acuerdos sobre el modelo de puerto y su convivencia con la ciudad y la reciente desestimación del proyecto de construcción de una gran dársena exterior han ido postergando la urgente operación de liberar suelos peri-urbanos del puerto en favor de una mejora de las condiciones de vida de la ciudadanía que habita en su entorno.

Toda esta gran complejidad del territorio de la Bahía de Pasaia, la ausencia de una gestión política eficaz y la ausencia de visión de algunas instituciones para conciliar intereses legítimos, junto a las



necesidades y condicionantes de la deseable permanencia de la actividad económica portuaria, han convertido la operación de regeneración en un objetivo imposible hasta la fecha. Por tanto, es urgente retomar la iniciativa sobre unas bases diferentes que permitan avanzar y hacer viable una mayor calidad de vida para la ciudadanía, empezando por la zona de Trintxerpe, que presenta un déficit por su especial orografía, de zonas verdes, plazas de ocio, aparcamientos y equipamientos públicos.

Se trata de hacer efectiva una regeneración de la bahía sin perjudicar la actividad del puerto. Ello hace necesario un estudio estratégico con un análisis prospectivo riguroso que aporte respuestas a las carencias —en especial la falta de terrenos— y a los retos comerciales del puerto, así como una planificación de las actuaciones dentro de una solución integral. Pero nunca un tratamiento aislado de cada una de sus partes sin tener en cuenta las consecuencias de cada actuación sobre el conjunto.

Durante los últimos 20 años se han ido sucediendo planes, propuestas, protocolos, acuerdos institucionales e incluso la constitución de una fallida sociedad llamada a canalizar la voluntad y el esfuerzo de todas las instituciones implicadas (Jaizkibia), que fue disuelta hace unos meses y que no acertó en sus cometidos. Sin embargo, las divergencias, la crisis económica y la falta de presupuestos amenazan con paralizar la operación.

Una de las claves está en el uso del ámbito de La Herrera, un polígono degradado y plagado de ruinas industriales, pabellones cerrados, solares sin uso, terrenos cedidos en precario para aparcamientos de todo tipo y algunas actividades empresariales no sustanciales para la vida del puerto de Pasaia. Y constituye una pieza fundamental ya que su recuperación —en parte— para usos urbanos contribuiría de modo sustancial a regenerar el espacio urbano más deteriorado, no ya de Gipuzkoa sino de Euskadi.

Mientras que el 10% de la superficie de La Herrera se utiliza para equipamientos, y el 23% para sistemas generales, el 66% está ocupado por pabellones industriales en su mayoría sin actividad. Ante esta realidad, el Grupo Parlamentario Socialista considera que una buena redistribución de actividades en el suelo gestionado en la actualidad por la Autoridad Portuaria de Pasaia (APP) e incluso su realojo en los suelos que aportara la prevista plataforma logística, permitirían dismantelar y liberar el terreno de La Herrera, con las zonas norte y oeste como primera fase.

Además, la puesta en marcha de un proyecto de actuación para la denominada Plataforma Logística Intermodal de Pasaia-Irún —una intervención reclamada por el Gobierno Vasco y asumida por el Ministerio de Fomento— aportaría el suelo necesario para atender nuevas actividades del puerto, lo conectaría con la red ferroviaria de ancho internacional, acogería los realojos derivados de la reordenación del actual espacio ferroviario de Irún y dispondría de una infraestructura intermodal para el transporte de mercancías.

En mayo de 2014 el Parlamento Vasco instó a la APP a que identificara los terrenos disponibles en la Herrera norte y oeste y al Gobierno Vasco para que liderara una mesa interinstitucional o la fórmula jurídica que estimara más conveniente —una vez liquidada Jaizkibia— para lograr el necesario consenso en torno a la regeneración urbana de la Bahía de Pasaia y su conciliación con la actividad portuaria.

Como otro elemento clave, es preciso recordar la existencia de compromisos sobre una Plataforma Logística Intermodal para Pasaia e Irún, en el municipio de Lezo, recogida en el protocolo firmado en mayo de 2011 por el Gobierno Vasco y el Ministerio de Fomento, de acuerdo con el Plan Estratégico del Transporte Ferroviario de Mercancías (PEITFM). Según dicho protocolo, la construcción de la plataforma y su conexión con el puerto de Pasaia corresponderá al Ministerio de Fomento, previa realización de los estudios sobre su viabilidad económica, financiación, fases de redacción de proyectos constructivos, ejecución de obras, promoción y fórmulas posibles de gestión.

Por su parte, el Gobierno Vasco coordinará el complejo proyecto junto a Fomento y acometerá la llegada de la vía de Euskotren. Asimismo, el ejecutivo vasco ha realizado los estudios relativos a la definición preliminar de objetivos y funciones logísticas, características de la localización, flujos de transporte y demanda, los escenarios y el encaje territorial y de infraestructuras de la terminal logística en Lezo. Esta tarea ya culminó y los estudios se entregaron al Ministerio de Fomento en diciembre de 2013.

En base a las anteriores consideraciones, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

#### Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Ceder a título gratuito por parte del Ministerio de Hacienda —tras la realización del trámite de desafección— los suelos de las zonas norte y oeste del polígono de La Herrera, situado junto al puerto de Pasaia, en favor de un organismo público que gestione la aplicación de un proyecto de regeneración

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 10

urbana para las zonas degradadas de la Bahía de Pasaia y su entorno, con la condición de que sean destinados a usos no lucrativos, como equipamientos y servicios públicos.

— Cumplir, por parte del Ministerio de Fomento, el Protocolo de actuaciones firmado con el Gobierno Vasco para la construcción de una plataforma logística intermodal de Pasaia-Irún, opción estratégica que favorece la operación de regeneración de la bahía y garantiza un futuro competitivo al puerto de Pasaia al aportarle la disponibilidad de nuevos suelos que le permitirán espacio para contenedores, zona de actividades logísticas, así como el tratamiento, almacenaje, manipulación de mercancías y su distribución intermodal en cualquiera de los sistemas de transporte; esto es, por barco, tren o camión.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de enero de 2015.—**Odón Elorza González**, Diputado.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

### 161/003365

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 vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley en relación con el servicio de viajeros por tren de Córdoba a la sede de la Universidad de Córdoba en Rabanales, para su debate en Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

A principios del presente año los precios de los billetes y abonos del tren a la sede de la Universidad de Córdoba en Rabanales han aumentado de forma considerable; por ejemplo, se ha producido un aumento de un euro del abono mensual que ha pasado de 28 a 30 euros y el precio del abono semestral ha aumentado unos ocho euros respecto al año pasado. Este aumento se ha producido cuando el curso universitario está en marcha, lo que no es quizás lo más adecuado.

Por otra parte, los servicios de trenes que se prestan son insuficientes, teniendo tiempos de espera los estudiantes de hasta cuarenta y cinco minutos. El incumplimiento de los horarios establecido es muy habitual. Y las averías de los trenes son muy frecuentes, dado lo viejos que son tanto la maquinaria como los vagones.

Los estudiantes de la Universidad de Córdoba han iniciado una campaña de difusión en las redes sociales en respuesta a la subida de precios de los billetes y abonos del tren a Rabanales, para denunciar la situación y exigir a Renfe una mejora del servicio acorde a la subida de las tarifas.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a mejorar el servicio que presta Renfe entre Córdoba y Rabanales, aumentando la frecuencia del servicio para reducir los tiempos de espera, cumplimiento con los horarios establecidos y moderación de los precios y tarifas de estos viajes, comprometiéndose a que los cambios se produzcan al inicio del curso universitario.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de enero de 2015.—**Antonio Hurtado Zurera**, Diputado.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

### 161/003366

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 sobre cesión del Gobierno al Ayuntamiento de Marbella del edificio de la Comandancia de Marina para la consolidación de un museo del mar en la citada localidad, para su debate en la Comisión de Fomento.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 11

En enero de 2011, el Ayuntamiento de Marbella repitió una reclamación del 2008, por la que solicitaba a la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Fomento, a que acometiera la rehabilitación de la antigua Comandancia de la Marina, sita en la avenida Severo Ochoa, de esta ciudad, ante el estado de abandono que presentaba.

A pesar de que un tiempo después se realizaron algunas mejoras en la fachada, el estado de este inmueble en la actualidad sigue deteriorándose y los servicios que presta son muy limitados para la importante superficie construida con la que cuenta.

La parcela, que ocupa este inmueble es de 425 m<sup>2</sup>, y el edificio, según el catastro, tiene 856 m<sup>2</sup> edificados, en los que en la actualidad hay tres trabajadores de la Dirección General de la Marina Mercante que atienden a pescadores, armadores y propietarios de barcos.

Es necesario poner en valor este edificio, en cumplimiento de lo previsto en la legislación del suelo vigente, que establece la obligación de los propietarios de conservar las construcciones o edificaciones e instalaciones existentes en las debidas condiciones de seguridad, salubridad, funcionalidad y a realizar los trabajos y obras precisos para conservarlos o rehabilitarlos, a fin de mantener en todo momento las condiciones requeridas para la habitabilidad o el uso efectivo.

Por otro lado, la ubicación del edificio a pie de playa, en pleno centro urbano de la ciudad y la existencia al sur de la Comandancia de una gran zona verde pública, colindante con el Paseo Marítimo y el puerto pesquero de La Bajadilla, hace que la rehabilitación del edificio para un uso cultural y museístico y su posterior entrega al ayuntamiento para su gestión, sea una oportunidad que no puede dejarse pasar.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar las medidas oportunas para acordar con el Ayuntamiento de Marbella la cesión del edificio de la Comandancia de Marina para la consolidación de un Museo del Mar, de gestión pública, y cuyo diseño y contenidos se consensúe de forma participativa con los agentes sociales del municipio.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de enero de 2015.—**Alberto Garzón Espinosa y Ascensión de las Heras Ladera**, Diputados.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

**161/003367**

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de la diputada doña Rosana Pérez Fernández (BNG), al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para que se restituya el servicio ferroviario de tren hotel Vigo/A Coruña-Madrid y a Barcelona los sábados y para que se repongan las plazas suprimidas para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El BNG presentó en el pasado mes de diciembre una pregunta parlamentaria dirigida a Renfe para demandarle que restituyese las 64 plazas suprimidas del Tren Hotel Vigo/A Coruña-Madrid y repusiese los servicios anulados en las fechas navideñas.

Sin embargo, lejos de corregir estos recortes, Renfe ha profundizado en su idea y ha procedido directamente a la eliminación del tren hotel Vigo/A Coruña-Madrid y a Barcelona el día de la semana con mayor ocupación, que son los sábados. Deja sin tren a Madrid y a Barcelona a múltiples poblaciones de Galicia en las que paraba este tren nocturno. De esta forma convierte en definitivos los recortes ya practicados en la fechas de Navidad.

A esto hay que sumar las plazas suprimidas en la clase turista, la más demandada. Desde el mes de octubre, Renfe redujo la oferta de plazas en los trenes hotel mencionados, eliminando hasta casi la mitad de las butacas. Asimismo, se suprimieron camas en los últimos cuatro meses en las líneas ferroviarias nocturnas desde A Coruña y Vigo. De hecho, hasta octubre de 2014, la compañía ferroviaria ofertaba un

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 12

total de 36 butacas en plazas sentadas turista en la ruta A Coruña-Santiago-Madrid, y otras tantas en el tren hotel desde Vigo a Madrid. En camarote, la oferta en cada línea era de 40 camas. Las butacas se redujeron a 24 en cada línea y las literas a 20. En total, 88 plazas en el tren hotel nocturno de Galicia a Madrid, frente a las 152 que se ofertaban hasta el verano pasado. Estamos hablando de un recorte de casi un 50 % de las plazas.

La eliminación del servicio de Vigo y A Coruña a Barcelona y de Pontevedra, Vigo, A Coruña y Ferrol hacia Madrid afectará también a diversas poblaciones y comarcas en las que hacía paradas. Además de afectar a las ciudades de A Coruña, Vigo, Ferrol, Pontevedra, Ourense o Lugo, muchas poblaciones como O Carballiño, A Rúa, O Barco o A Gudiña, entre otras.

Renfe ha convertido en definitiva la decisión que ya venía practicando de suprimir este tren hotel en puentes, Semana Santa y Navidades.

El tren hotel es un servicio muy utilizado por estudiantes, trabajadores y viajeros y que permitía bajar y subir en distintas estaciones.

Para el BNG queda clara la estrategia del Ministerio de Fomento en relación a los servicios ferroviarios en Galicia o a Galicia. Se está en un proceso evidente de desmantelamiento de la red ferroviaria convencional para dejar al territorio gallego únicamente con el Eixo Atlántico y con el AVE rebajado a Galicia, si es que se finaliza verdaderamente en el 2018.

Desde el año 2013, el Ministerio eliminó unos 300 servicios ferroviarios de media distancia en Galicia. Y no se conforma con ellos si no que está procediendo a desmantelar también los servicios convencionales de larga distancia con el único propósito de que solo queden los trenes Alvia del Eixo Atlántico.

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Fomento-Renfe a:

— Restablecer el servicio ferroviario del tren hotel nocturno A Coruña/Vigo-Madrid y a Barcelona en las jornadas de sábados.

— Restituir las plazas eliminadas en clase turista en estos servicios de tren hotel, las más demandadas por los viajeros.

— Garantizar el mantenimiento del tren hotel a Galicia, tanto la línea que viaja a Madrid como la que viaja a Barcelona, porque cumple con necesidades y funciones distintas del servicio de tren diurno Alvia.

— Empezar un estudio para mejorar y modernizar estos servicios de tren hotel así, como campañas de promoción y publicidad que oferten tarifas atractivas y económicas.

— Aprobar un plan de mejora y modernización del tren convencional en Galicia, especialmente de los servicios de media distancia, con el objetivo de potenciar su uso.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de enero de 2015.—**Rosana Pérez Fernández**, Diputada.—**Xabier Mikel Errekondo Saltsamendi**, Portavoz de Grupo Parlamentario Mixto.

**161/003368**

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 el nuevo pliego concesional de la línea VAC-115 Madrid-Segovia con hijuelas, para su debate y votación en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

Los kilómetros del itinerario en los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera están establecidos en el título concesional y son fijados de acuerdo a las infraestructuras y evaluación técnica en el momento de su establecimiento.

Las distancias para los distintos puntos de partida de las poblaciones o núcleos de población con tráfico dentro del itinerario del servicio se establecen en función de la distancia entre poblaciones y no de puntos de parada concretos dentro de estas.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 13

Para proceder a la modificación de un contrato de gestión, el artículo 77, punto 1, del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE de 8-10-1990), modificado por el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre (BOE de 15-11-2006), por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), establece que la Administración podrá acordar, de oficio o a instancia de los usuarios, justificando el interés general y previa audiencia del concesionario, aquellas modificaciones de prestación previstas en el título concesional que resulten necesarias o convenientes para mejorar el servicio.

El contrato de gestión que afecta a la línea VAC-115 Madrid-Segovia con hijuelas fue adjudicado por Resolución de la Dirección General de Transporte Terrestre de 21 de diciembre de 1995. El contrato caducó el 10 de marzo de 2013 y fue prorrogado por dos años mediante resolución de la citada Dirección General el 13 de febrero de 2013, por lo que nos encontramos en fechas inmediatas a una nueva convocatoria del servicio público VAC-115.

El Ministerio ha manifestado a través de su órgano directivo competente, en comunicación a los usuarios, que «en el nuevo contrato a licitar las distancias entre localidades o núcleos de población se establecerán de acuerdo al Mapa Oficial de Carreteras que anualmente publica el Ministerio de Fomento». Lo cierto es que según el citado mapa para el año 2014 la «ruta más corta» entre Segovia y Madrid son 85,07 kilómetros, mientras que la «ruta más rápida» está fijada en 85,08 kilómetros. Una distancia sustancialmente menor a los 102 kilómetros que establece actualmente el pliego concesional de la VAC-115.

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

Proposición no de Ley

«1. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno al Ministerio de Fomento a establecer en el nuevo pliego concesional de la línea VAC-115 Madrid-Segovia con hijuelas, las distancias de todas las rutas de la manera más cercana a la realidad, modificando así los errores de medición. Más en concreto en la de la ruta Madrid-Segovia (directo), que con los criterios del Mapa Oficial de Carreteras de 2014 del Ministerio de Fomento deberían ser 85 kilómetros en lugar de los 102 actuales.

2. Recalcular los precios de los billetes de toda la concesión, como consecuencia de dicha modificación de las distancias.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de enero de 2015.—**Juan Luis Gordo Pérez**, Diputado.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

**161/003372**

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 Fomento del Congreso de los Diputados, una Proposición no de Ley para la mejora del tramo de la Autovía 2 entre Igualada y Martorell.

La Autovía 2 es de las pocas vías de gran capacidad de la red estatal que discurren en Cataluña que no es de peaje. El primer tramo que entró en servicio es el comprendido entre Igualada y Martorell. En concreto, en 1990.

Debido a la importancia de comunicación entre Barcelona y las poblaciones ubicadas en las comarcas de l'Anoia y el Baix Llobregat, esta vía tiene una alta intensidad media diaria de vehículos, alrededor de 40.000; con un alto número de vehículos pesados.

En relación con la red de autovías del Estado, formada por 12.000 kilómetros, este tramo, de 30 kilómetros, se sitúa entre los que registran más tránsito. Ubicándose claramente entre el 20% de los tramos de la red de autovías más transitadas.

Este hecho hace que a menudo se produzcan congestiones perjudicando a los usuarios de la vía y, especialmente, a los vecinos de la comarca de l'Anoia que proporcionalmente son los principales usuarios de este tramo.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 14

A pesar del alto uso de esta vía, hace tiempo que las actuaciones en mantenimiento y de conservación son insuficientes, llegando a ser inexistentes en los últimos meses, lo que va en detrimento de su seguridad. A parte de los problemas de congestión, este tramo sufre un número elevado de accidentes.

En los últimos años, aparte de la adaptación del Túnel del Bruc a los requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de transportes impuestos por la Unión Europea, no se ha realizado ninguna inversión destacable para mejorar la seguridad de este tramo.

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 a:

1. Mejorar el estado del mantenimiento y de la conservación del tramo de la Autovía 2 entre Igualada y Martorell y a realizar las actuaciones necesarias para mejorar su seguridad.
2. Establecer las actuaciones oportunas para aumentar la capacidad del tramo de la Autovía 2 entre Igualada y Martorell para evitar las congestiones que se producen.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de enero de 2015.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

---

**161/003375**

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 la «alternativa 4», del proyecto CN-550. Variante de Padrón, Pontecesures y Valga. Clave E112-P00023. Provincias de Pontevedra y A Coruña, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento acaba de publicar una Resolución por la que se aprueba provisionalmente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental «CN-550. Variante de Padrón, Pontecesures y Valga. Clave E112-P00023. Provincias de Pontevedra y A Coruña» seleccionándose de todas las alternativas posibles, como más favorable la denominada «Alternativa 4».

Esta alternativa está siendo contestada por todas y todos los vecinos de los Ayuntamientos de Valga y Pontecesures y este rechazo se ha visto reflejado en los acuerdos plenarios alcanzados con el voto de todas las fuerzas políticas en ambas corporaciones. Incluso el Alcalde de Valga ha llegado a calificar esta obra como una barbaridad y una tomadura de pelo del Ministerio de Fomento.

Consideran que esta alternativa es absolutamente perjudicial para el desarrollo socioeconómico de la zona, ya que dividiría en dos los lugares de Fontenlo, San Miguel, Cedelo y Medela, entre otros, además de afectar a un total de 13 casas y dos empresas que deberían ser demolidas y sin olvidar el impacto medioambiental que esta nueva vía generaría.

De hecho, ya en el año 2010 ambos ayuntamientos habían mostrado su disconformidad con esta «Alternativa 4», planteando que, de hacerse la obra, se hiciera siguiendo la alternativa diseñada como «Este 1», que aun afectando a siete casas, discurría por zona de monte bajo sin afecciones y, lo más importante, no dividía a las poblaciones en dos.

Pero lo cierto es que a día de hoy, las condiciones económicas y sociales han cambiado respecto a los años en los que se ideó esta variante y son muchas las vecinas y los vecinos que consideran absolutamente innecesario invertir más de 30 millones de euros en la construcción esta nueva vía, teniendo infraestructuras alternativas que pueden solucionar el problema de Padrón sin afectar a los Ayuntamientos de Pontecesures y Valga.

Y precisamente el hecho de que en ninguno de dichos ayuntamientos se produzcan retenciones en el tráfico, ni problemas de congestiones, hace presuponer que no es necesario realizar ninguna alternativa

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 15

a esta vía, y que, en todo caso, la existencia de infraestructuras como la AP-9 inhabilita el diseño y la inversión de cualquier nueva obra.

La utilización del tramo de la AP-9 entre Padrón y Carracedo, como una vía libre de peaje, contribuiría a descongestionar la zona de Padrón al tiempo que se convertiría en una variante para los Ayuntamientos de Pontecesures y Valga sin afectar a ningún terreno y sin causar perjuicios irreparables para el desarrollo socioeconómico de la zona

La inversión prevista para la construcción de la «Alternativa 4» sería muy superior al coste que podría tener la liberalización de peajes en el tramo Padrón-Carracedo, que podría habilitarse siguiendo un criterio similar al establecido en el decreto 633/2006, de 19 de mayo, en esta misma vía.

Es de destacar que, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 173/2000, de 4 de febrero, el plazo de concesión de la AP-9 remata el 18 de agosto de 2048, por lo que es evidente que supone mucho menos esfuerzo inversor establecer la gratuidad de este tramo de vía hasta esa fecha que las obras diseñadas.

Cierto es que esta solución precisa de obras de adaptación como la salida en el lugar de Carracedo dirección Santiago, pero aun así, el ahorro económico para la administración nacional es evidente y lo más importante, el compromiso con el desarrollo social, económico y medioambiental con las zonas afectadas también.

Y es que la solución adoptada por el Ministerio provoca que dos ayuntamientos, de escasa entidad territorial (Pontecesures tiene 6,7 km<sup>2</sup> y Valga 40 km<sup>2</sup>) que están ya atravesados por dos vías nacionales AP-9 y CN 550 van a ver cómo, de nuevo, su territorio se verá ocupado con una vía, que discurrirá paralela entre las vías anteriores y que fragmenta a unidades poblacionales.

Una alternativa que imposibilitará la construcción en muchas zonas del ayuntamiento, tanto por las propias afecciones de la variante, como por las afecciones de las nuevas vías de servicio que serán necesarias para la circulación entre los lugares, o por otras cuestiones como las afecciones acústicas o la disminución de la dimensión de las parcelas edificables por las expropiaciones.

Además, la variante diseñada provoca un serio impacto medioambiental en tanto afecta a zonas incluidas en Red Natura o a otras cuestiones tan importantes como al propio servicio municipal de agua potable de Pontecesures. Sin olvidar que la construcción de un nuevo viaducto sobre el río Ulla puede llegar a afectar una de los sectores económicos del Concello de Pontecesures, la pesca de la lamprea.

El daño social y económico con esta nueva infraestructura es evidente, como también lo será el impacto sobre el sector turístico, ya que esta obra afectará al trazado del Camino Portugués, un recorrido turístico fundamental para la zona en tanto mueve miles de viajeros todos los años.

Con todo lo señalado anteriormente se pone en evidencia lo que dicen todos los vecinos de estos ayuntamientos y es el gran impacto que produciría el construir esta infraestructura totalmente innecesaria. Pontecesures y Valga no quieren que se destruya su territorio con nuevas vías cuando la alternativa real está ya construida.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de Diputados insta al Gobierno a:

— Que el Gobierno desista de la idea de construir la variante Pontecesures y Valga, según está diseñada en la “alternativa 4” del proyecto “CN-550. Variante de Padrón, Pontecesures y Valga. Clave E112-P00023. Provincias de Pontevedra y A Coruña”.

— Que, de querer invertir en la movilidad de la zona, se estudie la posibilidad real de habilitar libre de peaje el tramo de la autopista AP-9 entre Padrón y Carracedo de forma que se optimicen las infraestructuras existentes.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de enero de 2015.—**Guillermo Antonio Meijón Couselo y María del Carmen Silva Rego**, Diputados.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 16

161/003379

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 la conexión de Asturias con la alta velocidad ferroviaria, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El pasado 11 de septiembre, la Comisión Europea publicó la convocatoria del primer tramo de financiación que se asignará al transporte, en el marco del nuevo Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), cuyo primer objetivo es la mejora de las conexiones continentales. En concreto, la Comisión ha habilitado una partida de 11.900 millones de euros, de los 26.000 millones totales con que contará el MCE durante el periodo 2014-2020, para financiar el desarrollo de los nueve grandes corredores de transporte contemplados en las redes transeuropeas y ha invitado a los Estados miembros a proponer proyectos para captar estos recursos. Los Estados disponen de plazo hasta el 26 de febrero de 2015 para presentar sus ofertas.

La dotación consignada para este primer tramo, constituye el mayor importe de financiación asignado nunca a infraestructuras de transporte. Así, la cuantía con la que se financiará esta primera convocatoria, supera con amplitud aquella con la que se financió la política de transporte en la UE durante la totalidad del periodo 2007-2013, que alcanzó la cifra de 8.000 millones de euros. Ello supone «la revisión más radical de la política de infraestructuras de transporte desde su creación en los años ochenta» y redoblar la apuesta europea por la política de transporte como herramienta para impulsar la reactivación económica, la creación de empleo, la cohesión territorial, la sostenibilidad medioambiental y la competitividad de las empresas europeas.

Para España, donde la política de transporte se ha caracterizado durante la presente legislatura por los continuos recortes en los Presupuestos Generales del Estado y cuya tasa de inversión, en porcentaje de PIB, nos sitúa en el furgón de cola de los países europeos, es de crucial importancia concurrir a la convocatoria europea con el objeto de estimular la creación de empleo en España, mejorar nuestra interconexión con el resto de Europa y contribuir a mejorar la competitividad de nuestras empresas.

El Gobierno debe redoblar los esfuerzos en el diseño, preparación y presentación de proyectos competitivos, de la máxima solvencia técnica y financiera, que garanticen las máximas oportunidades para captar la financiación necesaria para el desarrollo de las infraestructuras pendientes incluidas dentro del ámbito de la convocatoria, pues, como la propia Comisión Europea ha advertido, invertir en infraestructuras es crucial para impulsar el desarrollo económico, ya que las zonas de Europa mal conectadas, como Asturias, «no van a crecer ni prosperar».

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Concurrir a la convocatoria abierta por la Comisión Europea para financiar con fondos comunitarios:
  - El trazado completo de AVE, con doble vía, entre Palencia y León.
  - El trazado completo de AVE, con doble vía, entre León y La Robla.
  - La terminación y el equipamiento para AVE del segundo túnel de la Variante de Pajares.
  - El trazado completo de AVE en Asturias.
2. Dotar los Presupuestos Generales de 2015 con recursos suficientes para respaldar la solicitud de fondos europeos de dichos proyectos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de enero de 2015.—**Antonio Ramón María Trevín Lombar, María Luisa Carcedo Rocés, María Virtudes Monteserín Rodríguez, Julio Villarrubia Mediavilla y María Luisa González Santín**, Diputados.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.



## Comisión de Educación y Deporte

161/003355

A la Mesa del Congreso de los Diputados.

Al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, en nombre del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, se presenta la siguiente Proposición no de Ley para el reconocimiento de la lengua asturiana en el Real Decreto de Especialidades de la profesión docente en Secundaria, para su debate en la Comisión de Educación y Deporte.

El Ministerio de Educación, Cultura y Deporte inició el 14 de enero de 2014 la negociación con las Comunidades Autónomas del proyecto de Real Decreto de Especialidades de la profesión docente en Secundaria, en el que el Gobierno se negaría incluir la creación de la especialidad, de la lengua asturiana, pese a las alegaciones presentadas por el Gobierno asturiano, pese a que el 23 de septiembre de 2014 el Consejo Escolar del Estado apoyó esta demanda, y pese a que el 21 de noviembre de 2014 la Junta General del Principado de Asturias aprobó una moción instando a «la inclusión en los decretos de Primaria y Secundaria la especialidad del asturiano» para normalizar y equiparar en la función pública a los más de doscientos cuarenta profesores de lengua asturiana (172 en Primaria y 67 en Secundaria) con el resto de los profesionales de otras especialidades docentes.

Además, la LOMCE permite que las comunidades autónomas con lenguas sin carácter oficial puedan mantener su oferta educativa, como en el caso de Asturias en el que la lengua asturiana tiene presencia curricular en todos los niveles educativos y está regulada por la Ley y contemplada en el Estatuto de Autonomía.

Esta negativa inicial del Gobierno ha sido interpretada como un desprecio al sentir de los asturianos, además de un rechazo de la igualdad de derechos de los profesores que imparten la asignatura y que actualmente soportan un doble rasero, que merma sus derechos y su futuro estable. Efectivamente, aunque el asturiano es hoy asignatura de libre configuración autonómica, si no se incluye entre las especialidades, sus enseñantes serían condenados a seguir como eternos interinos, ya que la ausencia de especialidad oficial impide a la Administración regional incluirlos en la oferta pública de empleo docente. Al no existir la especialidad, pese a tener una formación universitaria oficial y homologable a la del resto de profesionales docentes, nunca se han convocado oposiciones ni concursos de traslados.

Es un sinsentido que el Gobierno haya reconocido a otras lenguas, como el aranés, para 1.200 alumnos escolarizados en Infantil, Primaria y Secundaria en una población de 10.000 habitantes, y no reconozca la especialidad en Asturias, que tiene más de un millón de habitantes y más de 130.000 alumnos en la educación no universitaria.

En el caso de la Lengua Asturiana existen suficientes argumentos, datos educativos, alumnados, centros y profesores a los que afecta esta decisión, que justifican su reconocimiento como especialidad, máxime cuando esta disposición no implica gasto alguno para el Ministerio de Educación, pero permitiría al Gobierno del Principado el desarrollo de esta especialidad.

Si no se reconociera la lengua asturiana como especialidad, volvería a plantearse la exigencia del reconocimiento de su cooficialidad como solución definitiva, ante el fracaso de la propuesta más moderada. El Gobierno debe dejar atrás los prejuicios y los planteamientos lingüísticos caducos para otorgar al asturiano un trato de igualdad con el resto de lenguas del Estado.

El asturiano es una lengua romance que se habla en Asturias y otros territorios del antiguo reino asturleonés. La lengua de Asturias está reconocida por la legislación, expresamente protegida y promovida por los poderes públicos; cuenta con instituciones de prestigio científico avalando su desarrollo, como la Universidad de Oviedo; tiene una academia de la lengua asturiana, una Junta de Toponimia y los estudios científicos europeos en la materia incluyen el asturiano en igualdad de condiciones con el resto de las lenguas romances.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1) Incluir la lengua asturiana como especialidad docente en el Real Decreto de Especialidades de Secundaria que actualmente proyecta.

- 2) Defender esta propuesta en el seno del Consejo Escolar del Estado.
- 3) Abrir, si necesario, una negociación entre el Ministro de Educación y la Consejera de Cultura o el Presidente del Principado de Asturias.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de enero de 2015.—**Gaspar Llamazares Trigo y María Caridad García Álvarez**, Diputados.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

#### 161/003374

A la Mesa de la Comisión de Educación y Deporte

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre los títulos de FP de la familia profesional de Actividades Físicas y Deportivas, para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

Existen 115 títulos LOE de formación profesional que se han desarrollado en los últimos cinco años. De ellos, solamente siete, real decreto de aprobación del título están sin publicar en el «Boletín Oficial del Estado». Todo el resto, 100, se han publicado ya en el «Boletín Oficial del Estado» y muchos de ellos se han aprobado por decreto en la CAPV.

Entre esos siete títulos se encuentran todos los de la familia profesional de Actividades Físicas y Deportivas, todos ellos dictaminados favorablemente por el Consejo Escolar:

- Técnico en guía en el medio natural y de tiempo libre (AFD).
- Técnico superior en acondicionamiento físico (AFD).
- Técnico superior en enseñanza y animación sociodeportiva (AFD).
- Técnico superior en prevención de riesgos profesionales.
- Técnico en actividades ecuestres (AFD).
- Técnico en cuidados auxiliares de enfermería.
- Técnico superior en organización y control de obras de construcción.

En la CAPV el traslado de esos reales decretos al currículum de la Comunidad vasca se hizo hace más de dos años por el Instituto Vasco de Cualificaciones.

Los títulos tienen como referencia cualificaciones profesionales. Es preciso señalar que todas las cualificaciones profesionales que sostienen esos tres títulos se encuentran aprobadas.

Es más, han dado origen a certificados profesionales que han sido aprobados hace aproximadamente tres años y se están impartiendo en las diferentes convocatorias tanto autonómicas como estatales de la formación profesional para el empleo.

Sin embargo, la no aprobación de los reales decretos de títulos provoca diferentes problemas a los centros de formación profesional, algunos de los cuales incide directamente sobre las personas que están buscando empleo. Entre otros:

— No se pueden desarrollar itinerarios formativos en condiciones desde los sistemas de orientación, puesto que parte de los instrumentos (títulos) para su diseño están sin aprobar. Esto obliga a que el movimiento por el sistema integrado no se pueda dar y a veces se tenga que estudiar dos y tres veces lo mismo.

— Impide que podamos presentar programas de Formación Profesional Dual adaptados a la demanda del mercado en condiciones

A lo largo del mes de octubre de 2014 se han publicado ocho títulos de los que faltaban por aprobarse, que llevaban retrasados más de tres años, quedando pendientes los referidos en esta iniciativa y que el Gobierno se comprometió a aprobar «en los próximos consejos de ministros» en el mes de diciembre de 2013.

Debe ser tenido en cuenta que la no aprobación inmediata de los RD impedirá su implantación en el curso 2015-2016.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Aprobar en el plazo más breve posible en el seno del Consejo de Ministros los reales decretos oportunos que reconozcan los títulos de FP de la familia profesional de Actividades Físicas y Deportivas que faltan por publicar para poder implantarlos en el próximo curso 2015-2016.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de enero de 2015.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

## Comisión de Industria, Energía y Turismo

161/003358

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del diputado de Compromís-Equo, don Joan Baldoví Roda, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la aprobación de un sistema regulatorio de autoconsumo, para su debate en la Comisión de Industria, Energía y Turismo.

Exposición de motivos

En los últimos años el coste energético se está convirtiendo en una de las principales partidas del gasto diario en edificios públicos, privados y empresas. Los sistemas de autoconsumo suponen una oportunidad real y efectiva de reducir considerablemente ese gasto, utilizando tecnologías como la energía solar, energía eólica y la cogeneración.

Con ese objetivo, diversas organizaciones de la sociedad civil están requiriendo al Gobierno, desde el año 2011, la aprobación de un sistema regulatorio de autoconsumo con balance neto similar a otros países de nuestro entorno como Italia, Portugal, Alemania, Dinamarca, Brasil, Canadá, numerosos estados de Estados Unidos de América, etc., considerando este sistema como una fuente de ahorro energético, mejora de las redes eléctricas y generación de ocupación estable.

Hay que diferenciar el autoconsumo instantáneo del autoconsumo con balance limpio. En el primero, la instalación consume directamente la energía generada, mientras que en el segundo se inyecta en la red la energía excedentaria para tomar posteriormente la que se necesite, computando la diferencia entre energía consumida y energía generada a efectos de cobro. El autoconsumo instantáneo es viable en instalaciones en que el mayor consumo se realiza durante las horas de luz solar (hoteles, hospitales, comercios, industria, oficinas...), mientras que el autoconsumo con balance neto es viable en instalaciones cuyos picos de consumo se dan en momentos del día diferentes de las horas de luz solar, como son principalmente los usos residenciales.

Este sistema de producción descentraliza y multiplica los puntos de producción eléctrica y facilita el ahorro y el consumo eficiente, ya que configura un sistema distribuido de generación eléctrica que reduce la necesidad de invertir en nuevas redes al minimizar las pérdidas de energía debidas transporte de la electricidad a través de la red.

La incorporación de instalaciones de balance neto supone, asimismo, reducir la dependencia de las grandes compañías eléctricas, introducir en el sistema energético mayor competencia y disminuir la factura energética, tanto del Estado español como de las empresas, organismos o particulares que adopten este sistema, mejorando considerablemente la competitividad y transparencia del mercado eléctrico. Además, su puesta en marcha impulsaría varios sectores empresariales.

Hay que añadir que el avance de los sistemas de autoconsumo con balance limpio potenciaría la instalación de energías renovables, lo que permitiría en el Estado español cumplir los objetivos incluidos

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 20

en el PANER 2011-2020, objetivos que serán muy difíciles de alcanzar si no se regula convenientemente este sistema.

La propuesta de Real Decreto de regulación del autoconsumo de energía eléctrica enviado el pasado 18 de julio por el Gobierno a la Comisión Nacional de la Energía, y que todavía no ha sido publicado, en lugar de fomentar este tipo de instalaciones beneficiosas tanto para la sostenibilidad del sistema eléctrico como para la eficiencia en costes de las instalaciones de centenares de empresas, particulares e instituciones, supone un importante freno a su implantación. En la propuesta de Real Decreto se plantean, además de los peajes para conectar a la red incluidos en el término de potencia de la factura eléctrica, recientemente modificados para incluir en ellos los gastos fijos, los llamados peajes de apoyo, que gravan el consumo instantáneo de energía eléctrica producida por fuentes propias, lo que conlleva la inviabilidad de este tipo de instalaciones y un agravio comparativo con el resto de instalaciones de generación eléctrica.

Es más, desde julio de 2013 se han sucedido dos incrementos en el término de potencia, el término fijo de la factura eléctrica, que suponen incrementos en torno al 100% respecto a la situación anterior. Estos incrementos del término de potencia han venido acompañados de una reducción significativa del término de energía, lo cual desincentiva tanto el ahorro y la eficiencia como el autoconsumo instantáneo y el autoconsumo con balance neto.

Por todo lo anteriormente expuesto, realizamos la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a, con urgencia, promover, facilitar y regular la instalación de sistemas de autoconsumo con balance neto energético. Dicha regulación para que realmente sea una apuesta por un sistema descentralizado, ecológico y barato de producción y consumo energético debe:

— Establecer un peaje de generación en autoconsumo o balance neto que no suponga de facto la imposibilidad económica de este tipo de actividades, sino que contemple exclusivamente el hecho del soporte físico de la red para poder operar.

— Autorizar el autoconsumo compartido de forma que varios consumidores puedan beneficiarse de una misma instalación, como ocurriría en una comunidad de vecinos o un polígono industrial.

— Autorizar que el titular de la instalación y el de la superficie donde esta se sitúa sean diferentes, con objeto de permitir modelos de negocio propios de las empresas de servicios energéticos y evitar que las rigideces contractuales impidan artificialmente la introducción de una mayor competencia en el sistema eléctrico.

— Reducir al mínimo necesario las tramitaciones administrativas, evitando el retraso de los proyectos y los sobrecostes derivados, fijando un coste de conexión a la red que no suponga una barrera de entrada. Para instalaciones propias del sector residencial y las pymes, la única tramitación que debe ser necesaria es una notificación administrativa.

— Contemplar medidas que, de acuerdo con ayuntamientos y comunidades autónomas, aprovechen las posibilidades del desarrollo del autoconsumo con balance neto para estimular la rehabilitación de edificios y barrios, el mantenimiento de la población rural y el desarrollo de actividades económicas derivadas de esta tecnología.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de enero de 2015.—**Joan Baldoví Roda**, Diputado.—**Xabier Mikel Errekondo Saltsamendi**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

### Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

161/003357

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de la diputada doña M.<sup>a</sup> Olaia Fernández Davila (BNG), al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a gestiones del Ministerio de Agricultura ante la Comisión Europea

en relación al Reglamento de prohibición de redes a la deriva y defensa de las especificidades que utiliza la pesca artesanal de Galicia, para su debate en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

#### Exposición de motivos

En la Comisión Europea se está estudiando una propuesta de Reglamento que tendría la intención de prohibir sin distinción la pesca con redes a la deriva.

En caso de aprobarse esta prohibición supondría un duro revés para el sector pesquero gallego artesanal porque pondría fin a artes ancestrales, sostenibles, y muy utilizadas en la pesca de especies como la sardina, y en la pesca de río para la captura de la lamprea en el río Miño.

En la actividad pesquera gallega se utilizan artes de deriva como el «trasmallo del Miño» de tres paños con malla de 140 mm; la «lampreeira» de tres paños con malla de 70 mm; la «muxileira» de un solo paño con una malla de 70 mm, la «varga de la solla», de tres paños con una malla de 70 mm o la «varga do muxo», también de tres paños con malla de 80 mm. Artes todas ellas muy selectivas, destinadas a la pesca de especies muy concretas y que se podrían enmarcar dentro de la economía de subsistencia. Un tipo de pesca respetuosa con el ecosistema marino y fluvial que no posee ninguna relación con las kilométricas redes que utilizan algunos sectores en Europa.

El Reglamento propuesto, en base al criterio de precaución, quiere establecer la prohibición total de llevar a bordo o utilizar cualquier tipo de red de deriva a partir de enero de 2015 en todas las aguas de la UE.

La Comisión Europea justificaría la decisión en base a dos criterios. Por la utilización por parte de algunas flotas europeas de redes de deriva de gran extensión, que dejan durante varios días sin recoger provocando daños en muchas especies protegidas como las tortugas, delfines, o en algunos tipos de tiburones, que quedan atrapados en esas enormes mallas.

De hecho, la actual propuesta se debe a la utilización del arte a la deriva italiana denominada «ferretara», que alcanza longitudes de 2,5 kilómetros, muy destructiva y dañina porque se lleva por delante todo tipo de especies.

En segundo lugar, alega que ha sometido esta propuesta a consulta en el año 2013 a distintos Gobiernos europeos, CCAA y organizaciones sectoriales como las federaciones de cofradías de pescadores sin que se hayan recibido alegaciones por su incidencia en otras artes de deriva artesanales, más usuales en las poblaciones costeras gallegas.

Como sucediera con el arte de xeito y racú, volvemos a encontrarnos con un episodio de desconocimiento por parte de las autoridades europeas, lo que nos lleva a cuestionar la actuación del Gobierno español, y nos hace pensar si habrá transmitido la documentación e información pertinente en relación a las artes de deriva ancestrales que emplea la pesca gallega, para poner en valor el carácter diferenciador de modelos de pesca tradicionales, como los que utiliza el xeito o las artes de pesca en el río Miño.

Sin embargo, la UE está metiendo en el mismo saco todo tipo de artes de deriva sin discernir la pesca industrial de la artesanal, y sin distinguir entre la pesca irregular y la pesca tradicional. Es obligación del Gobierno español dar a conocer la especificidad de las artes de deriva gallegas de la pesca artesanal, tanto de mar como de río, y sustentarlo documentalmente a fin de contrarrestar una normativa uniformizadora, nacida de un problema que no ha provocado la pesca gallega.

Es discutible que la UE regule modelos de pesca de hace siglos y que forman parte de la idiosincrasia de territorios costeros de Galicia, cuando además se desconocen estas realidades particulares. No se deberían tolerar injerencias de este tipo en la soberanía de los territorios. Consideramos que no es competencia de la UE establecer incluso como se debe pescar en los ríos de Galicia o intentar terminar con artes de pesca ancestrales que nada tienen que ver con mallas de kilómetros de longitud.

Ante este golpe de mano de la UE, nos queda claro, como sucediera con las artes de xeito y racú, que ni la Xunta ni la Administración central se han preocupado de defender las artes de deriva tradicionales gallegas. Es así, que la tramitación de este Reglamento ha seguido su curso sin que se transmitiese la especificidad de la pesca gallega.

Consideramos necesaria esta labor de explicación, documentación e información a la UE de modo que se distinga perfectamente de las artes de deriva destructivas y muy perjudiciales para especies y ecosistemas.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 22

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Presentar alegaciones al Reglamento comunitario en elaboración sobre la prohibición de todas las artes de deriva para poner de manifiesto la diferencia y especificidad de las artes de deriva tradicionales y ancestrales que utiliza la pesca artesanal gallega de litoral y la pesca artesanal de río.

— Reunirse con los sectores de la pesca artesanal a fin de documentarse debidamente para contrarrestar el Reglamento de prohibición de la UE que no diferencia entre pesca industrial y pesca artesanal.

— Defender con interés y compromiso los intereses de un sector pesquero que pertenece a la economía de subsistencia y que es determinante en la fijación de población en el litoral costero de Galicia y en las zonas de pesca fluvial de gran peso.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de enero de 2015.—**M.<sup>a</sup> Olaia Fernández Davila**, Diputada.  
**Xabier Mikel Errekondo Saltsamendi**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

**161/003360**

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 las tormentas de granizo en el Poniente almeriense, para su debate en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Exposición de motivos

En la noche del 19 de enero se han producido importantes tormentas de lluvia y granizo en el Poniente almeriense que han afectado, en especial, al municipio de El Ejido, provocando importantes daños materiales.

La economía de esta zona de la provincia de Almería depende en gran medida de su agricultura. Como es sabido, el Poniente almeriense tiene importantes explotaciones de agricultura intensiva (invernaderos). Como consecuencia de las tormentas acaecidas se han visto gravemente afectadas numerosas explotaciones.

Esta situación se ve agravada por la situación del sistema nacional de seguros agrarios. Las primas de los seguros agrarios se abonan, mayoritariamente con cargo a subvenciones públicas. La aportación estatal ha llegado a rondar los 300 millones de euros, lo que permitía a los asegurados hacer frente a entre el 50 % y el 60 % del coste de las primas de los seguros agrarios.

La aportación estatal al Plan Estatal de Seguros Agrarios ha pasado de 274,10 millones de euros, en el Presupuesto para el año 2011, a en torno 200 millones de euros en el Presupuesto para el año 2015. Esto supone una reducción de casi el 28 % en estos últimos años.

Como consecuencia de estas reducciones presupuestarias, las primas de los seguros agrarios se han visto notablemente incrementadas, lo que ha incidido negativamente en el número de pólizas suscritas por los agricultores. De 582.694 en 2011 han pasado a poco más de 400.000 en 2012.

Frente a estas pérdidas en la cosecha y en las infraestructuras, los agricultores del Poniente almeriense, en general, y los de El Ejido, en particular, demandan una actuación decidida y urgente del Gobierno de España que permita afrontar los daños producidos en la producción agrícola almeriense y las pérdidas económicas que este temporal les ha producido y recuperar, cuanto antes, su capacidad productiva.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Actuar, de forma inmediata, para poner en marcha las ayudas —que como mínimo serán las establecidas en la Ley 3/2010, de 10 de marzo—, que permitan paliar los daños materiales producidos por

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 23

las tormentas de granizo del 19 de enero en el Poniente almeriense y recuperar la capacidad productiva de esta zona.

2. En especial, deberá arbitrar las medidas relativas a exenciones y otros beneficios fiscales y la moratoria en los pagos a la Seguridad Social por parte de los afectados por esta catástrofe.

3. Recuperar los niveles de aportación de la Administración General del Estado al Plan Nacional de Seguros Agrarios, que hagan viable el seguro agrario para todos los sectores del campo español.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de enero de 2015.—**María Consuelo Rumí Ibáñez y Alejandro Alonso Núñez**, Diputados. **Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

### 161/003363

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 vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley sobre prevención de inundaciones, limpieza y adecuación de cauces y barrancos en municipios de la Comunitat Valenciana, para su debate en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Exposición de motivos

La Comunitat Valenciana cuenta con numerosos episodios de inundaciones, poniendo como ejemplo desde la riada del Turia de 1957, las inundaciones de la ribera del Xúquer y la rotura de la presa de Tous en 1982, las diferentes riadas padecidas en el Bajo Segura, o más recientemente las inundaciones provocadas por el río Girona en Els Poblets y las inundaciones de otras poblaciones por las lluvias intensas producidas en la Marina Alta en octubre de 2007. Se trata de un fenómeno muy presente en nuestro territorio, en el que de los 542 municipios de la Comunidad Valenciana 299 presentan un riesgo apreciable de inundación.

Las Administraciones Locales son las más cercanas a los ciudadanos y constituyen el pilar básico donde se integra y organiza la sociedad civil. Por ello, tienen un compromiso con el desarrollo sostenible que implica necesariamente aumentar la prioridad concedida a las políticas medioambientales. Así pues, las actuaciones de carácter preventivo y de protección, exigen un nivel de respuesta organizativo adecuado, y hace necesario contar con el suficiente personal cualificado que pueda intervenir en el momento adecuado y necesario ante situaciones de emergencias, de acuerdo con la legislación vigente de Régimen Local, que establece competencias tanto para los Municipios como para sus Alcaldes en materias relacionadas con la protección civil.

La Generalitat Valenciana recuerda anualmente los procedimientos de actuación que deben aplicar las Administraciones Públicas con responsabilidad en la materia, ante situaciones de lluvias intensas y crecidas de caudales en ríos y barrancos.

En este sentido, los Ayuntamientos participan en la limpieza de los barrancos que acumulan maleza y suciedad con el fin de evitar inundaciones y estancamientos de agua. Para realizar estas tareas de acondicionamiento en barrancos de monte y de río, han solicitado realizar intervenciones inmediatas a la Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ) en cuya demarcación se encuentre ubicado el término municipal.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Solicitar a la Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ) y a la Confederación Hidrográfica del Segura (CHS) que en su ámbito territorial de actuación en la Comunitat, de forma urgente, realice las tareas de acondicionamiento necesarias que, además, le corresponde a las citadas Confederaciones, con el fin de evitar parapetos de caña, inundaciones y estancamientos que pueden llevarse por delante caminos y otras infraestructuras.

2. En aquellos casos en que los Ayuntamientos hayan realizado limpieza de cauces y actuaciones no complejas en los ámbitos de competencia de la CHJ y CHS se sirvan agilizar los permisos y autorizaciones, así como la normalización de los citados expedientes y dejar sin efecto las posibles sanciones, ya que muchas de ellas se derivan de la inacción de la propia Confederación.

3. Se exima de pago a los Ayuntamientos de ocupación del cauce por pasos que den continuidad a caminos y accesos autorizados por el Ayuntamiento y la propia Confederación Hidrográfica.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de enero de 2015.—**Herick Manuel Campos Arteseros, Joaquín Francisco Puig Ferrer y José Luís Ábalos Meco**, Diputados. **Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

#### 161/003364

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 ampliación de los cupos de retirada para cítricos, para su debate en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

#### Exposición de motivos

Después de varios meses del cierre de fronteras de Rusia para los productos agrícolas y ganaderos procedentes de la Unión Europea y de otros países se va evidenciando la cicatería con la que la Unión Europea está abordando esta difícil situación. Los efectos negativos sobre la oferta exportadora española son muy superiores a los inicialmente previstos y las medidas adoptadas son incapaces de dar respuesta a la pérdida de mercados y a la consecuente caída de precios.

Esta es una crisis política, no es una crisis de mercado por lo que los agricultores merecen un tratamiento mejor por una crisis de la que ellos no son responsables.

Según las informaciones que se han ido facilitando durante los últimos días es evidente que las cantidades aprobadas por la Unión Europea para hacer frente a los efectos provocados por el Veto Ruso en el Sector de los Cítricos, son absolutamente insuficientes.

Las cantidades ofertadas solo han podido ser atendidas y validadas por el FEGA hasta la fecha del 11 de enero, no habiendo sido atendidas las presentadas a partir del 12 de enero, al no existir cupo.

Es preciso, por tanto, que el Gobierno Español movilice todos sus esfuerzos ante las Instituciones Europeas a fin de que se adopten nuevas medidas, especialmente, la ampliación de las cantidades asignadas.

Asimismo es necesario establecer medidas adicionales para el conjunto del sector de Frutas y Hortalizas que sigue sufriendo los efectos del cierre de fronteras, que se manifiesta por una caída permanente de precios en origen y una pérdida total de rentabilidad de miles de explotaciones. Los distintos sectores están pidiendo mayor flexibilidad en las cantidades asignadas, mejor seguimiento de los mercados, promoción y actuaciones más ágiles en caso de caídas de precios en origen como las que se están produciendo en el sector de cítricos, que obligan, en este momento, a vender por debajo de costes de producción.

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

#### Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Exigir a la Unión Europea la ampliación de los cupos de retirada para cítricos en las medidas adoptadas ante el veto Ruso.

— Actualizar todas las medidas adoptadas hasta ahora para hacerlas más eficaces, incorporando a todos los productos afectados.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de enero de 2015.—**Alejandro Alonso Núñez y José Luís Ábalos Meco**, Diputados. **Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.



**161/003378**

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 sobre exigencia de responsabilidades a la dirección de la Fundación Pública Estatal Centro Tecnológico Alimentario (CETAL), para su debate en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

El pasado 21 de enero, el Presidente de la empresa pública denominada Sociedad Gallega de Medio Ambiente (SOGAMA), Luis Lamas, dimitía tras conocerse que la Fundación Pública Estatal Centro Tecnológico Alimentario (CETAL), dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) y de la cual también es tesorero, había adjudicado un contrato de asesoramiento al despacho de abogados del que este mismo señor es socio.

En este sentido resulta evidente que la dirección de la Fundación CETAL, también debe asumir responsabilidades por un escándalo como el que nos ocupa, dado que es responsable de la adjudicación de un contrato de asesoramiento al despacho de abogados del que es socio el tesorero de la propia fundación, algo absolutamente incompatible con el funcionamiento transparente y democrático exigible a cualquier institución pública.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que adopte las medidas oportunas como titular de la Fundación Centro Tecnológico Alimentario (CETAL), para exigir responsabilidades a las personas implicadas en este caso evidente de corrupción, empezando por cesar al Director General de la Fundación y a su tesorero.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de enero de 2015.—**Álvaro Sanz Remón**, Diputado.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

## Comisión de Sanidad y Servicios Sociales

**161/003376**

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 vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley sobre asistencia sanitaria, para su debate en la Comisión de Sanidad y Servicios Sociales.

Exposición de motivos

La Ley General de Sanidad de 1986 desarrolla el principio rector de la política social y económica recogido en el artículo 43 de la Constitución, «Se reconoce el derecho a la protección de la salud» y transforma el sistema de asistencia sanitaria basado en aseguramiento a través de la Seguridad Social financiado por cotizaciones en un Sistema Nacional de Salud financiado por impuestos.

El artículo 1.2 dice «Son titulares del derecho a la protección de la salud y a la atención sanitaria todos los españoles y los ciudadanos extranjeros que tengan establecida su residencia en el territorio nacional».

El Real Decreto 1088/1989 incluyó en la asistencia sanitaria de la seguridad social a las personas sin recursos económicos.

Y la Ley de Salud Pública de 2011 extiende el derecho al acceso a la asistencia sanitaria pública a todos los españoles residentes en territorio nacional, a los que no pudiera serles reconocido en aplicación de otras normas del ordenamiento jurídico. Y lo hace efectivamente para quienes agoten la prestación o subsidio por desempleo de la seguridad social a partir de enero de 2012 y para el resto de personas daba

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 26

al gobierno un plazo de seis meses para determinar reglamentariamente [os términos y condiciones de la extensión del derecho.

En lugar de dicho reglamento el gobierno aprobó el Real Decreto-ley 16/2012 que fundamentalmente modifica la Ley 16/2003 de Cohesión y Calidad del Sistema Nacional de Salud cambiando lo que esta ley definía como «titulares de los derechos» por «de la condición de asegurado».

Sin modificar la Ley General de Sanidad que definía la asistencia sanitaria en España como un Sistema Nacional de Salud financiado por impuestos volvió a dar a dicha asistencia el carácter de «aseguramiento».

A su vez, la legislación de la Seguridad Social mantiene desde 1963 la asistencia sanitaria como primera acción protectora de la Seguridad Social.

La Ley 24/1997, de 15 de julio, de consolidación y racionalización del sistema de Seguridad Social dice que «La acción protectora de la Seguridad Social, en su modalidad no contributiva y universal, se financiará mediante aportaciones del Estado al Presupuesto de la Seguridad social» y la Ley 16/2003, de 28 de mayo, de cohesión y calidad del Sistema Nacional de Salud, entre los principios que informan la ley dice «La financiación pública del Sistema Nacional de Salud, de acuerdo con el vigente sistema de financiación autonómica».

El sistema sanitario tendría que ser un derecho cívico financiado por impuestos y ligado únicamente a la condición de ciudadanía o residencia.

El derecho a la protección de la salud es casi universal desde 1990 pero no es efectivamente universal ni es un derecho de ciudadanía.

Para acceder al derecho a la asistencia sanitaria hay que demostrar una relación con la seguridad social, por ser titular o beneficiario o demostrar que se carece de recursos económicos. Los funcionarios de la administración central y los de educación (Galicia) siguen recibiendo atención sanitaria a través de mutualidades a pesar de que la Ley General de Sanidad en su Disposición Final Segunda mandaba armonizar y refundir la asistencia sanitaria de estos colectivos, en un plazo de 18 meses.

Desde enero de 2002 las competencias del Sistema Nacional de Salud están transferidas a todas las CCAA y su financiación está integrada en la financiación general autonómica.

La autoridad sanitaria competente en materia de aseguramiento que son o debieran ser los respectivos responsables sanitarios en las Comunidades Autónomas (o central administrado por las CCAA) en la práctica es el Instituto Nacional de la Seguridad Social que es quien reconoce el derecho a la asistencia a pesar de participar únicamente en la financiación de la parte relacionada con la atención de enfermedades profesionales y accidentes de trabajo.

A su vez los diferentes colectivos que tienen derecho a la asistencia sanitaria del Régimen General de la Seguridad Social tienen peculiaridades en el acceso a los servicios sanitarios y derecho a recibir diferentes tipos de prestaciones.

Una de las singularidades evidentes es la distinción entre titular y beneficiario. ¿Si es o debiera ser un derecho de ciudadanía por qué para muchas personas está vinculado a la relación familiar con otra persona? O ¿por qué hay que tener o haber tenido una relación laboral? O ¿por qué hay que demostrar que se carece de recursos si se financia con impuestos y todas las personas, incluso las que carecen de recursos, pagan impuestos?

Otra singularidad es la pervivencia de Empresas Colaboradoras de la Seguridad Social, entre las que al menos en algún momento, se incluían la Comunidad de Madrid o el Ayuntamiento de Barcelona para sus respectivos trabajadores.

Además de haber vías de acceso al derecho de atención sanitaria muy diversas, y no como debería ser únicamente un derecho cívico, también hay colectivos que quedan al margen de la asistencia sanitaria:

Los pertenecientes a profesiones colegiadas, que no ejercen como autónomos ni disponen de una Mutualidad.

Españoles residentes en un país sin convenio con la Seguridad Social española cuando se trasladan a España.

Personas con recursos superiores a los que exige el Real Decreto 1088/1989, cuyas actividades económicas no les obligan a afiliarse a la Seguridad Social, pertenecen a la economía informal o no tienen título alguno que les vincule con la Seguridad Social.

En 2012 y con la teórica justificación de la crisis económica, de falta de eficiencias detectadas por el Tribunal de Cuentas y de una queja de la Unión Europea por no expedir la tarjeta sanitaria europea a personas residentes en España se elaboró un Real Decreto-ley que en lugar de corregir esas deficiencias

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 27

define otra vez el sistema sanitario español como de aseguramiento contradiciendo la universalidad prevista en la Constitución y en la Ley General de Sanidad.

En lugar de desarrollar las normas para que se adaptaran a los principios previamente aprobados se cambió la definición de quien tiene derecho a asistencia sanitaria pasando de ser «Todos los españoles y los extranjeros en el territorio nacional en los términos previstos en el artículo 12 de la Ley Orgánica 4/2000» a ser «La asistencia sanitaria en España, con cargo a fondos públicos, a través del Sistema Nacional de Salud, se garantizará a aquellas personas que ostenten la condición de asegurado»

De manera que volvimos a un sistema sanitario no universal si no de aseguramiento.

La situación actual de la cobertura sanitaria del aún llamado Sistema Nacional de Salud es injusta y contraria al principio de equidad y a la solidaridad, no es igual para todos con igual título de derecho porque excluye a algunos ciudadanos y porque permite teóricos «privilegios» no justificados para ciertos colectivos en relación al conjunto de la población.

Además, la situación del aseguramiento es disfuncional para el sistema sanitario público y ocasiona costes administrativos innecesarios y posibilita fraudes de todo tipo al Sistema Nacional de Salud.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que realice las modificaciones legislativas necesarias para que la asistencia sanitaria sea un derecho vinculado a la condición de ciudadanía y residencia de acuerdo con lo previsto en la Ley General de Sanidad.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de enero de 2015.—**Margarita Pérez Herraiz**, Diputada.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

**161/003377**

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, para su debate en la Comisión de Sanidad y Servicios Sociales.

Exposición de motivos

La disposición adicional primera de la Orden ITC/3860/2007, de 28 de diciembre, por la que se revisan las tarifas eléctricas a partir del 1 de enero de 2008, establece que todos los contadores de medida en suministros de energía eléctrica con una potencia contratada de hasta 15 kW deberán ser sustituidos por nuevos equipos que permitan la discriminación horaria y la telegestión antes del 31 de diciembre de 2018. Este cambio se está realizando de acuerdo a los hitos del plan de sustitución, que en la actualidad ha superado el 30 % del total de equipos.

Este proceso de cambio debería aprovecharse, por parte del Gobierno, para implementar medidas que mejoren las políticas de defensa de los consumidores y usuarios desde dos perspectivas: por un lado la promoción de la sostenibilidad en el consumo eléctrico y, por otro, la adaptación de la normativa reglamentaria en materia de manipulación de contadores a las características de los nuevos equipos de medida que se están instalando.

Además de reunir los requisitos establecidos en el Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico y en la Orden ITC/3022/2007, de 10 de octubre, los nuevos equipos de medida deben permitir la discriminación horaria y la gestión a distancia y la obtención inmediata de información acerca de cuestiones como el consumo cliente, eventuales manipulaciones o averías. El conocimiento exacto e inmediato del consumo eléctrico por parte de los consumidores es una medida sencilla, que permite a los consumidores modificar sus hábitos de consumo eléctrico para obtener con ello un ahorro en la factura que, a su vez, tendría beneficios medioambientales indudables. Ahora bien, para que ello sea posible, la normativa vigente debería permitir que, aquellos consumidores que así lo deseen, puedan instalar los nuevos equipos de medida dentro de su propio domicilio para facilitar con ello el acceso a los datos de

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 28

consumo, permitiendo incluso, algunos modelos, obtener esta información a través de conexión inalámbrica. En la práctica, sin embargo, se está procediendo a la sustitución de los contadores en la misma ubicación de los antiguos, típicamente en zona comunitaria, que, si bien estaba plenamente justificada para facilitar la lectura manual de los mismos, carece de sentido cuando la lectura del nuevo contador se realiza a través de la propia red eléctrica sin necesidad de acceso presencial. En coherencia con este modelo de explotación, los fabricantes de contadores han optado por diseñar éstos según las especificaciones de las compañías eléctricas, sin tener en cuenta las necesidades de los consumidores. Prueba de ello es que los nuevos contadores solo pueden enviar la información de consumo en tiempo real a la compañía eléctrica, sin que el consumidor, ni siquiera solicitándolo, pueda tener acceso telemático directo al contador.

Permitir a los consumidores la instalación de los equipos de medida en sus propios domicilios, una vez que, con los nuevos modelos, la lectura del consumo por parte de las empresas de suministro eléctrico se lleva a cabo de forma remota, además facilita al consumidor la obligación de custodia de los equipos de medida y control recogida en el artículo 94 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

Es más, la citada obligación, unida a lo establecido en el artículo 87 de la misma norma, está dando lugar a numerosos problemas prácticos denunciados recurrentemente por las asociaciones de consumidores que quedarían resueltos de inmediato de situarse los contadores en el interior de las viviendas. Se trata de refacturaciones del suministro eléctrico de elevado importe por supuesto fraude en la manipulación del contador que se imputan al titular del suministro con alto grado de indefensión por parte de éste dado que, en muchos casos, ni siquiera conoce la localización exacta de su contador dentro de la zona comunitaria habilitada al efecto. Las refacturaciones consisten en sobreestimar a razón de seis horas diarias de utilización de la potencia contratada el consumo durante un año completo, lo que evidentemente supone una fuerte penalización al consumidor si se tiene en cuenta que el promedio de utilización de una vivienda en España es de unas dos horas diarias.

La indefensión se agrava porque no se requiere a la compañía eléctrica (o a su subcontratista) la acreditación de la responsabilidad del fraude mientras que desde el año 2014, ésta tiene un incentivo económico para la detección de fraudes. De hecho, a ésta le basta con aportar como prueba documental una fotografía del contador realizada sin la presencia del consumidor.

En muchos casos, además, la justificación de la compañía se basa en una serie de fotos ilegibles, borrosas o de contadores cuya identificación o CUPS no es visible, y por tanto no es posible conocer de qué contador en concreto se trata ni su titular.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Iniciar cuantas actuaciones sean necesarias con el objeto de permitir y facilitar que, aquellos consumidores que lo deseen, puedan instalar los nuevos equipos de telegestión de consumo eléctrico en el interior de sus domicilios.
2. Exigir a las compañías suministradoras de electricidad mayor diligencia en el control de las posibles manipulaciones de los nuevos contadores, adaptando las consecuencias económicas de los posibles fraudes a la inmediatez de conocimiento que permiten los nuevos equipos y sin que sea posible refacturar, como ahora, hasta un año de consumos estimados.
3. Introducir las modificaciones normativas pertinentes con el objeto de exigir que la verificación de posibles fraudes o manipulaciones se realice, en los casos en los que sea posible, en presencia del titular del suministro o de persona autorizada por éste.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de enero de 2015.—**Pilar Grande Pesquero**, Diputada.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

## Comisión de Cultura

161/003361

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 rehabilitación de la Plaza de Abastos de Ourense, para su debate en la Comisión de Cultura.

Exposición de motivos

La Plaza de Abastos de Ourense es el mercado más importante y visitado de la ciudad. El edificio fue construido en 1929 y su arquitectura es bien singular. Consta de dos plantas y un vistoso exterior con pequeñas casetas que se edificaron después de unas inundaciones, a mediados del siglo XX, que arrasaron las viñas que allí se ubicaban.

En esas casetas y puestos, conocidos como «rianxo», se venden todo tipo de productos de alimentación y también flores que otorgan una belleza importante al edificio, que además cuenta con una importante escalera de piedra. Esta es la parte de la Plaza de Abastos más deteriorada.

La variedad y calidad de los productos de la tierra, tanto dentro como fuera del edificio de la Plaza de Abastos, es la que hace de este mercado un lugar especial, tanto desde el punto de vista comercial como estético y turístico.

La ubicación de este mercado es una especial característica más, ya que se encuentra junto al monumento más visitado de la ciudad: las Termas Burgas.

Hay motivos más que suficientes, tanto desde el punto de vista comercial y económico, como desde el punto de vista patrimonial y urbanístico para que esa rehabilitación se lleve a cabo de forma urgente, y con la colaboración e implicación de las distintas administraciones.

El Ayuntamiento de Ourense y la Asociación de Comerciantes han mostrado en numerosas ocasiones la necesidad de acometer esa reforma, con un proyecto de rehabilitación que daría un importante empujón al comercio en este emblemático recinto, con un coste total de 5.619.642,89 euros.

Todos los grupos municipales del Ayuntamiento de Ourense aprobaron unánimemente un acuerdo para que la reforma y rehabilitación de esta plaza de abastos se haga con cargo al 1,5 % cultural del Ministerio de Fomento, de forma que el Ayuntamiento aportaría el 35 % del montante global de la cuantía del proyecto, (1,9 millones de euros) al tiempo que el Gobierno asumiría el 65 % restante (3,6 millones de euros).

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

Proposición no de ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a iniciar los trámites oportunos, en colaboración con el Ayuntamiento de Ourense, para que el proyecto de reforma y rehabilitación de la Plaza de Abastos N.º 1 de Ourense se cofinancie con cargo al 1,5 % cultural, tal y como figura en los términos del acuerdo aprobado por todos los grupos municipales del citado Ayuntamiento.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de enero de 2015.—**Laura Carmen Seara Sobrado**, Diputada.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

## Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

161/003370

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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 30

la Cámara, presenta, para su discusión ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, una Proposición no de Ley para impulsar un nuevo diseño de aviso de los pasos para peatones.

### Antecedentes

En muchas ocasiones las zonas de estacionamiento de vehículos se pegan a los pasos de peatones y los vehículos estacionados obstaculizan la visibilidad, con el riesgo grave de producirse accidentes por atropello o alcances por frenadas bruscas. Desde el punto de vista del conductor, se accede en estos casos al paso de peatones sin visibilidad y cuando perciben que estos están cruzando el mismo, muchas veces incluso con precaución, ya es tarde, produciéndose el atropello.

Estos problemas se han intentado solucionar de distintas formas: Mediante avisadores luminosos de tipo LED o con dispositivos sonoros alimentados eléctricamente mediante la cara y arriesgada colocación de placas solares y/o baterías para su funcionamiento; quedando a merced de actos vandálicos, mal funcionamiento o rotura por desgaste. Otra forma de intentar solucionar estos problemas ha sido elevando y cambiando el color de los pasos de peatones, mediante badenes irregulares que causan daños a vehículos con las consiguientes reclamaciones.

Es por ello que se considera necesario impulsar un nuevo diseño de aviso para advertir de la presencia de un paso de peatones, de tal forma que se dote al mismo de una mayor visibilidad tanto para conductores como para los propios peatones, garantizando un campo de visión mucho más amplio que el de los pasos de peatones tradicionales, evitando accidentes y atropellos.

Este dispositivo de aviso de paso de peatones, comprende varios diseños que añadidos a las líneas longitudinales del paso de peatones tradicional, según el sentido de la marcha, tanto a la derecha como a la izquierda del paso de peatones, o ambas inclusive, proporcionan la visibilidad adecuada para evitar accidentes y/o atropellos.

Con esta disposición, el conductor percibe que va a circular por un espacio de la vía en el que los peatones tienen preferencia y existe un peligro de accidente, incluso antes de que estos desde la acera accedan a cruzar y también los peatones pueden percatarse desde la acera que un vehículo se aproxima ellos.

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 revisar el modelo de paso para peatones en las vías urbanas impulsando un nuevo diseño de aviso para advertir de la presencia de un paso de peatones, de tal forma que se dote a los mismos de una mayor visibilidad tanto para conductores como para los propios peatones, garantizando un campo de visión mucho más amplio que el de los pasos de peatones tradicionales, evitando accidentes y atropellos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de enero de 2015.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

**161/003371**

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 ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, la siguiente Proposición no de Ley por la que se insta al Gobierno a dotar de vehículos y examinadores para la obtención de la licencia AM para cuadríciclos y ayudas fiscales para que las autoescuelas tengan vehículos para prácticas.

El cuadríciclo ligero, comúnmente llamado «coche sin carnet» apareció en Francia en 1975. Estos vehículos por potencia, peso y velocidad no podían clasificarse como «coches» pero brindaban movilidad a las personas que no tenían carnet. En junio de 1986 el legislador francés definió la categoría y puso la

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 31

primera piedra jurídica: se define como cuadríciclo un vehículo con licencia de ciclomotor, con más de dos ruedas que puede ser conducido a partir de los 14 años y no puede circular en autopistas y autovías.

La Directiva 2006/126/CE, tenía como objetivo la armonización de las normas europeas sobre el carnet de conducir. Esta Directiva crea una nueva categoría de carnet, denominada AM, que da acceso a la conducción tanto de ciclomotores como de cuadríciclos ligeros. La creación de esta categoría somete a las mismas condiciones de acceso a los ciclomotores y cuadríciclos ligeros, sin posibilidad para el legislador de cada Estado de crear dos carnets distintos.

El 10 de diciembre de 2007, la DGT y el Ministerio del Interior anunciaron la adopción de un plan estratégico que preveía medidas de urgencia en materia de seguridad vial con respecto a los vehículos de dos ruedas y cuadríciclos. Ello se plasmó con el Real Decreto 64/2008 que contenía diecinueve medidas prioritarias que fueron adoptadas en septiembre de 2008, incluyendo la instauración de exámenes teóricos y prácticos para los ciclomotores y cuadríciclos ligeros.

Con la inclusión de este examen las ventas de los cuadríciclos han caído no por pérdida de interés o de interesados en la conducción de estos vehículos sino por la dificultad de conseguir la licencia AM debido a la falta de centros con los vehículos homologados y centros de examen práctico con cuadríciclos suficientes y examinadores para dar respuesta a la demanda de los examinados.

El perjuicio para esta industria y para las personas interesadas en la compra de estos vehículos y la obtención de la licencia AM es fácilmente reconducible con una mayor dotación de medios, es decir, con la dotación de mayor número de vehículos y examinadores en los centros de examen y con facilidades fiscales para que las autoescuelas puedan proveerse de los vehículos necesarios para impartir los cursos prácticos.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a facilitar la realización de los exámenes prácticos para la obtención de licencia AM para cuadríciclos dotando los centros de examen de los vehículos homologados necesarios y examinadores para la obtención de la mencionada licencia y promoviendo para las autoescuelas las ayudas fiscales necesarias para poder ofrecer cursos prácticos para la obtención de la licencia AM para cuadríciclos, con la existencia de los vehículos adecuados.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de enero de 2015.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

**161/003373**

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 Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, una Proposición no de Ley relativa a la erradicación de los accidentes de tráfico de furgonetas.

Antecedentes

Un total de 1.131 personas perdieron la vida en las carreteras españolas durante 2014, tres menos que en el año anterior, y que se convierte en la cifra más baja desde 1960. De estos datos presentados por el ministerio del Interior, se puede ver que las furgonetas vuelven a protagonizar los peores resultados. En 2014 la siniestralidad de furgonetas casi dobla la cifra del año anterior, ya que en 2014 han fallecido 92 personas en este tipo de vehículo, 45 más que en 2013.

El Ministro del Interior ha prometido que se va incrementar la vigilancia sobre las furgonetas y se van a acometer acciones como el trasvase del tráfico a vías de alta capacidad, controles de velocidad con radares específicos, controles de cargas y sistemas de identificación de infractores reincidentes.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 32

Es importante porque las estadísticas demuestran que más de la mitad de las furgonetas no pasan la ITV. Un reciente estudio de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) señala que el 52,93 % de los vehículos de transporte ligero existentes en España (furgonetas y furgones, pick-ups, comerciales ligeros y camiones chasis cabina) no acudieron a su inspección obligatoria en 2013, lo que supone que un elevado número de vehículos de este tipo circulan con la ITV caducada y, en consecuencia, circulan sin seguro obligatorio o con un seguro de validez muy discutible. Además, según el citado estudio, el 22,6% de vehículos de este tipo que sí acudieron a las estaciones de ITV, no la superaron a la primera. Es decir, en términos absolutos, de los vehículos que acudieron a pasar la ITV, uno de cada cinco no estaba en condiciones de circular con las mínimas condiciones de seguridad por la vía pública.

La asociación AECA-ITV también alerta que muchos de estos vehículos tienen además una antigüedad de más de diez años, a partir de los cuales deben ser inspeccionados dos veces al año. En este sentido, las últimas estadísticas publicadas por la DGT respecto el parque de vehículos furgonetas, indican que en 2013, casi 2/3 partes de ellas tenían una antigüedad superior a los 10 años y que el 31 % tenían más de 20 años de antigüedad.

A todo esto hay que añadir que los conductores de furgonetas tienen más de un 60 % de riesgo de sufrir un accidente que los conductores de turismos. Es la principal conclusión de un estudio de la Fundación Mapfre que presentó en diciembre de 2014, que señalaba las distracciones y el exceso de velocidad como las infracciones que cometen con más frecuencia los conductores de furgonetas, dos factores de riesgo que en España están presentes en casi 4 de cada 10 accidentes.

También se apunta que son causa de siniestro las condiciones de la vía, debido a una iluminación insuficiente, cruces con escasas medidas de seguridad y falta de mantenimiento de la calzada —circunstancias presentes en el 28 % de los siniestros—, y factores relacionados con el propio vehículo, que se consideran responsables, al menos en parte, de un 10 % de los accidentes con furgonetas implicadas, debido principalmente al mal estado de los neumáticos.

En España este tipo de vehículos representan el 7 % del parque móvil en las carreteras. Para disminuir la elevada siniestralidad de los conductores hay que facilitar a estas personas formación específica sobre técnicas de conducción seguras y eficientes de este tipo de vehículos además de medidas que permitan evitar accidentes y siniestros de furgonetas y furgonetas con terceros vehículos. Así, se constata igualmente que la eliminación, en 2013, de la autorización específica para las actividades de transporte privado complementario de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada también puede haber contribuido a incrementar la siniestralidad en este tipo de vehículos de transporte.

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, vista la elevada siniestralidad causada por vehículos de transporte ligero de mercancías de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada insta al Gobierno a:

1) Elaborar, en el plazo de tres meses, un informe sobre las causas del aumento de la siniestralidad causada por dichos vehículos, acompañado de una propuesta de medidas urgentes destinadas a corregirla.

2) Reforzar las medidas de control sobre los vehículos que no han pasado la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), con especial atención a los de transporte ligero de mercancías.

3) Analizar la modificación del artículo 103.2.e) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres a los efectos de establecer la autorización específica para las actividades de transporte privado complementario de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada.

4) Reforzar específicamente las medidas de apoyo a la sustitución de vehículos de transporte ligero de mercancías, a los efectos de renovar su antiquado parque automovilístico, en beneficio de la seguridad y de la reducción de la Contaminación atmosférica.



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 33

5) Implantar medidas ambientales para evitar la elevada contaminación urbana que provocan les furgonetas más obsoletas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de enero de 2015.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

### 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, 27 de enero de 2015.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

### Comisión de Economía y Competitividad

**181/002584**

Grupo Parlamentario: IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Economía y Competitividad

Diputado don Ricardo Sixto Iglesias

Texto:

¿Qué actuaciones ha emprendido el Gobierno, y cuáles son las que tiene previsto desarrollar a futuro en su caso, con objeto de evitar la destrucción de empleo en el Vinalopó Mitjà, y poner fin a la deslocalización del sector del mármol?

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de enero de 2015.—**Ricardo Sixto Iglesias**, Diputado.

### Comisión de Educación y Deporte

**181/002583**

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Educación

Diputada doña Gracia Fernández Moya

Texto:

La parada cardíaca (PCR) es la principal causa de muerte prematura en España y en los países occidentales y existen sólidas evidencias de que el inicio inmediato de maniobras de reanimación y el acceso a una desfibrilación precoz, aumentan drásticamente las posibilidades de supervivencia con buena recuperación neurológica del paciente.

La enseñanza de la Reanimación Cardiopulmonar Básica (RCP-B), desde edades tempranas, 10-12 años, confiere un alto grado de aprendizaje de las técnicas que se mantiene en el tiempo.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 599

2 de febrero de 2015

Pág. 34

Incluir la enseñanza de la RCP en los colegios tendría un impacto significativo en el número de ciudadanos formados, sería sostenible en el tiempo y podría tener un efecto añadido sobre la educación cívica de los jóvenes. En relación con esta formación se pregunta:

¿Tiene previsto el Ministerio tomar las medidas necesarias para implantar esta formación en los centros escolares?

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de enero de 2015.—**Gracia Fernández Moya**, Diputada.

### Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

**181/002582**

Grupo Parlamentario Socialista

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

Diputado don Odón Elorza González

Texto:

¿Piensa el Gobierno, por razones de defensa de la salud pública, proponer medidas y legislar de modo inmediato para evitar que en Madrid y en otras ciudades españolas se sigan superando los límites permitidos de contaminación del aire por emisiones de dióxido de nitrógeno de los vehículos diesel?

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de enero de 2015.—**Odón Elorza González**, Diputado.

### Comisión de Cultura

**181/002585**

Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió)

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Cultura

Diputada doña Montserrat Surroca i Comas

Texto:

¿Hasta cuándo tiene previsto el Gobierno mantener el tipo impositivo del IVA sobre productos y actividades culturales en el 21%?

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de enero de 2015.—**Montserrat Surroca i Comas**, Diputada.