



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

X LEGISLATURA

Serie D:  
GENERAL

19 de mayo de 2015

Núm. 667

Pág. 1

### ÍNDICE

Página

#### Control de la acción del Gobierno

##### PROPOSICIONES NO DE LEY

###### Comisión de Asuntos Exteriores

- 161/003690** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre el apoyo a la solución política del conflicto en Libia ..... 3

###### Comisión de Hacienda y Administraciones Públicas

- 161/003697** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa al cumplimiento por parte del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas de las sentencias judiciales que dan la razón a los emigrantes retornados con pensiones de Alemania ..... 4

###### Comisión de Fomento

- 161/003687** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre las estaciones de Renfe de El Vendrell (Tarragona) ..... 6
- 161/003688** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre la instalación de pantallas sonoras en El Vendrell (Tarragona) ..... 6
- 161/003691** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), sobre el proyecto de cubrimiento del trazado ferroviario de La Robla en Burtzeña, barrio del municipio de Barakaldo en Bizkaia ..... 7
- 161/003692** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), relativa a la implantación de medidas para mejorar la infraestructura y el servicio de Renfe en la estación de Lutxana, en el municipio de Barakaldo ..... 7
- 161/003693** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), relativa a la resolución de los problemas causados por los pasos a nivel del barrio de Kastrexana en el municipio de Barakaldo ..... 8
- 161/003694** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), relativa a la ejecución de las denominadas obras de Integración Urbanística de la Línea de Cercanías de la Margen Izquierda en la zona de Desierto-Barakaldo ..... 9

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

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 2

<b>161/003695</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), relativa a los pasos a nivel existentes en el municipio de Zalla (Bizkaia) y sus peligros derivados .....	10
<b>Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente</b>		
<b>161/003689</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al cercenamiento de las aletas de tiburón .....	11
<b>161/003696</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la mejora del servicio de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en Galicia .....	12
<b>Comisión de Igualdad</b>		
<b>161/003686</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre reproducción asistida pública para todas las mujeres .....	14
<b>Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible</b>		
<b>161/003698</b>	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la señalización de los caminos de Santiago en vías estatales .....	16
 <b>PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL</b>		
<b>Comisión de Justicia</b>		
<b>181/003293</b>	Pregunta formulada por el Diputado don Julio Villarrubia Mediavilla (GS), sobre previsiones acerca de abandonar o aplazar la decisión de privatizar el Registro Civil y ponerlo en manos de registradores mercantiles .....	17
<b>Comisión de Igualdad</b>		
<b>181/003295</b>	Pregunta formulada por las Diputadas doña Laura Carmen Seara Sobrado y doña Carmen Montón Giménez (GS), sobre existencia de una orden de alejamiento del presunto agresor de Isabel Fuentes, que fue asesinada en el centro hospitalario de Ourense el día 8/05/2015 .....	17
<b>181/003296</b>	Pregunta formulada por las Diputadas doña Laura Carmen Seara Sobrado y doña Carmen Montón Giménez (GS), sobre existencia de una orden de protección del presunto agresor de Isabel Fuentes, que fue asesinada en el centro hospitalario de Ourense el día 8/05/2015 .....	18
<b>181/003297</b>	Pregunta formulada por las Diputadas doña Laura Carmen Seara Sobrado y doña Carmen Montón Giménez (GS), sobre existencia de medidas de protección mientras estaba ingresada Isabel Fuentes, que fue asesinada en el centro hospitalario de Ourense el día 8/05/2015 .....	18

## CONTROL DE LA ACCIÓN DE 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, 12 de mayo de 2015.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

### Comisión de Asuntos Exteriores

**161/003690**

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 sobre el apoyo a la solución política del conflicto en Libia, para su debate en la Comisión de Asuntos Exteriores.

#### Exposición de motivos

Cuatro años después del inicio del proceso de transición en Libia, este país se encuentra sumido en una situación complicada. A pesar de los signos positivos que surgieron de los primeros pasos de la transición democrática (declaración constitucional, elecciones democráticas 2012 con elevada participación, la recuperación de la producción de hidrocarburos), es a partir de 2013 y sobre todo en 2014 cuando el país se sume en la violencia y la ingobernabilidad. En julio de 2014, la comunidad internacional, la Misión de Apoyo de las NNUU en Libia (UNSMIL) y la propia UE, retiraron a su personal del país debido al cierre del aeropuerto internacional de Trípoli, y los combates armados entre facciones políticas libias, [os cuales continúan desde la fecha, provocando un deterioro de las condiciones de vida, de los Derechos Humanos, un desplazamiento de la población y un creciente saldo de víctimas mortales.

Libia en la actualidad es un país con dos gobiernos y dos parlamentos enfrentados; el gobierno de Abdulah Al Thani amparado por la Cámara de Representantes con sede en Tobruk y reconocido por la comunidad internacional, y el gobierno de Trípoli respaldado por el antiguo Congreso General de la Nación y dirigido por Jalifa al-Ghawi. A la inestabilidad provocada por esta dualidad, se añade su correspondencia en el terreno militar, con conflictos abiertos en las tres regiones del país (Tripolitania, Cirenaica y Fezam). Esta situación se ve agravada por la proliferación de armas, que afecta a toda la región, los conflictos intercomunitarios en las regiones del sur, y el control de los tráfico ilícitos en la porosa frontera con Mali y Níger. Todo ello tiene un importante impacto en la seguridad de los países de la región con repercusión en migración, seguridad, economía y asuntos humanitarios.

La desintegración del Estado, la inestabilidad política y la situación de violencia generalizada, así como la existencia de comunidades afines al yihadismo, son factores atrayentes para el terrorismo del Estado islámico (Daesh). Los grupos yihadistas de las ciudades de Derna y Sirte ya han jurado solidaridad al grupo terrorista y cada vez son más los atentados en el país (2 incidentes en 2011, 58 en 2012 y 293 en 2013). Los grupos terroristas tratan además de obstaculizar cualquier negociación de paz, agudizando las divisiones internas y la desconfianza entre las partes. La implantación de Daesh en Libia, que se suma a los simpatizantes que existen en Túnez, en Argelia («Soldados del Califato»), en Egipto (los yihadistas de Ansar Bayr al-Maqdis) y en Nigeria (Boko Haram), constituye un foco de amenaza especialmente grave para la Unión Europea en su conjunto, y en primer término para los países mediterráneos.

Por último, el empeoramiento de la situación humanitaria en los últimos meses como resultado de los combates y otros actos de violencia, hace que las cifras de víctimas sigan subiendo. Bengasi, la segunda

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 4

ciudad más grande de Libia y el origen de la sublevación de 2011, está siendo especialmente afectada. Según ACNUR existen alrededor de 400.000 personas desplazadas en todo el país, 90.000 de las cuales pertenecen a Bengasi. Libia es el principal puerto de salida para los emigrantes que intentan alcanzar Europa. Según FRONTEX, 137.000 personas habrían llegado a las costas italianas en 2014 procedentes de Libia y al menos 3.500 habrían muerto ahogadas.

España ha tenido un papel relevante en el apoyo a la transición en Libia, ha sido uno de los primeros países en posicionarse a favor de la revolución y ha apoyado al país tanto en el campo político como en el humanitario. Forma parte del grupo de amigos de Libia, ha apoyado a través del programa Masar los esfuerzos del país hacia la gobernanza democrática y ha estado presente en el programa de asistencia electoral de la Misión de la ONU en Libia. España acogió el pasado septiembre la Conferencia Ministerial sobre la Estabilidad y el Desarrollo en Libia, con el fin de promover un diálogo nacional y evitar la confrontación abierta, conferencia que da continuidad a las celebradas en París, en febrero de 2013 sobre la seguridad del país, y en Roma, en marzo de 2014, centrada en los desafíos de las instituciones libias.

España, en el seno de la comunidad internacional, de la Unión Europea y dentro de su posición en el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, y como ha mostrado el pasado 27 de marzo al votar a favor de las resoluciones 2214 y 2213 del CSNU, debe seguir defendiendo una Libia estable, democrática y que responda a los intereses de los libios, apoyando la solución de sus problemas políticos y de seguridad.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Reforzar el apoyo a la misión UNSMIL (Misión de Estabilización de la ONU para Libia) y a los esfuerzos del Representante Especial del Secretario General de Naciones Unidas para Libia, Bernardino León, para avanzar en el proceso de diálogo conducente a la formación de un gobierno de unidad nacional y a un alto el fuego generalizado en el país, y poner fin al conflicto político y militar que padece el país, buscando un consenso nacional que asegure la unidad del país y de las instituciones del Estado.

2. Impulsar, especialmente desde el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, la elaboración de una estrategia clara y articulada que apoye los esfuerzos del futuro gobierno de unidad nacional ante las amenazas del terrorismo y favorezca la seguridad y la estabilidad del país.

3. Aprovechar el diálogo político directo y regular en el seno del Consejo de Seguridad para facilitar el consenso entre los países de la región sobre los retos que afronta Libia.

4. Seguir impulsando, conjuntamente con los Estados Miembros de la UE, las Naciones Unidas, la OTAN y los socios regionales, los esfuerzos regionales que buscan la estabilidad en Libia, a través de conferencias como la organizada en septiembre en Madrid, para construir un diálogo político nacional inclusivo que permita avanzar hacia un Estado con estructuras institucionales y legales que consoliden la democracia y los derechos humanos, y el Estado de Derecho.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2015.—**Rafael Antonio Hernando Fraile**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

### Comisión de Hacienda y Administraciones Públicas

161/003697

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de la diputada 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 al cumplimiento por parte del Ministerio de Hacienda de las sentencias judiciales que dan la razón a los emigrantes retornados con pensiones de Alemania. Debate en la Comisión de Hacienda y Administraciones Públicas.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 5

### Exposición de motivos

El BNG lleva más de dos años presentando iniciativas parlamentarias de todo tipo debido a la injusticia que el Ministerio de Hacienda cometió con los emigrantes retornados, a los que sancionó, impuso intereses de demora y prácticamente persiguió fiscalmente por no haber tributado las pensiones que perciben del extranjero.

Después de una ardua y constante batalla protagonizada por miles de emigrantes retornados, que a pesar de sus avanzadas edades se vieron obligados a manifestarse en las calles, el Ministerio tuvo que reconocer finalmente que ni merecían multas ni intereses de demora, procediendo a devolver dichas cantidades. Quedó demostrado que no habían tributado por estas pensiones por absoluto desconocimiento, ausencia de información o información ambigua.

Es verdad que el Ministerio sólo retrocedió parcialmente en su obsesión por perseguir fiscalmente a eslabones débiles de la cadena social como son los pensionistas. Ya nos hubiese gustado ver durante estos años de legislatura la misma obcecación ministerial para con los grandes defraudadores, a los que facilitó la vida con gratuitas amnistías fiscales.

De modo que el Ministerio sólo subsanó en parte dicha injusticia pero quedan todavía flecos importantes que resolver, y no nos referimos únicamente al empeño por hacerles tributar con carácter retroactivo, sino también a la problemática particular con los emigrantes retornados que trabajaron en Alemania.

Es de suponer que el Gobierno conocerá las diversas sentencias que dan la razón a los emigrantes retornados que trabajaron en Alemania y perciben pensiones de dicho país. Distintas sentencias hacen valer el Tratado Bilateral entre el Estado español y Alemania, vigente hasta el año 2012, que exime de tributación a estos pensionistas. Este Tratado bilateral para evitar la doble imposición de impuestos estuvo vigente hasta diciembre de 2012. En base a lo establecido en el documento bilateral, los pensionistas no debían tributar en el estado español puesto que se consideraba que ya habían tributado por sus pensiones en Alemania.

Por tanto, el Gobierno español incurrió en la doble imposición y debe reparar cuanto antes su mala actuación.

Precisamente en el Parlamento gallego se aprobó por unanimidad, a instancias del BNG, el martes 5 de mayo, una moción que reclama al Ministerio de Hacienda que devuelva de oficio en este mismo ejercicio las cantidades cobradas hasta el 2013 en materia de IRPF a los emigrantes retornados con pensiones de Alemania. Es de justicia que el Ministerio acate las sentencias judiciales y proceda a reintegrarles las cantidades que pagaron por tributar por sus pensiones antes de 2013.

Otra cuestión que nos preocupa y que guarda relación con este tema es la lentitud del Gobierno en tramitar el reconocimiento de las resoluciones de invalidez a favor de los emigrantes realizadas en el país donde han trabajado y vivido.

Por todo lo expuesto, presentamos la siguiente

### Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Acatar las sentencias judiciales en virtud del artículo 19 del Tratado Bilateral entre el estado español y Alemania, vigente hasta diciembre de 2012, que exime de tributar en el estado español a los emigrantes retornados con pensiones de Alemania antes del ejercicio de 2013.

— Dado lo establecido en las sentencias y según el Convenio Bilateral mencionado, eximir a todos los emigrantes retornados de tener que tributar por las pensiones percibidas del país germano antes del año 2013, hayan o no reclamado en los juzgados sus derechos.

— En consecuencia, proceder a devolver cuanto antes y de oficio las cantidades pagadas por dichos pensionistas hasta estar en vigor el Tratado Bilateral.

— Agilizar el procedimiento para reconocer de oficio las resoluciones de invalidez a favor de los emigrantes retornados realizadas en los países donde trabajaron y vivieron.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 7 de mayo de 2015.—**M.<sup>a</sup> Olaia Fernández Davila**, Diputada.—**Xabier Mikel Errekondo Saltsamendi**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 6

### Comisión de Fomento

**161/003687**

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre las estaciones de Renfe de El Vendrell (Tarragona), para su debate en la Comisión de Fomento.

Las dos estaciones de Renfe de El Vendrell (Tarragona), la de la localidad de Vendrell y la de Sant Vicenç de Calders carece de tornos para el control de accesos, y además la de Vendrell carece de una cerca perimetral lo suficientemente alta en la parte que discurre paralela a la calle Ramon Abadal.

Estos hechos suponen que muchos usuarios no paguen billete generando pérdidas al servicio de cercanías en esta localidad. Por otra parte es un riesgo de seguridad para los usuarios la carencia de un cercado alto en la parte de la calle Ramon Abadal porque los pasajeros que acceden de forma ilícita por la parte del muro de la calle Ramon Abadal, para llegar hasta el andén han de atravesar la vías.

Por todo ello se presenta la siguiente:

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Instalar una cerca perimetral en la parte de la estación de El Vendrell por el espacio que discurre paralelo a la calle Ramon Abadal de Vendrell.
2. Instalar tornos en la estación que permitan controlar los accesos en la estación de Vendrell y la de Sant Vicenç de Calders.
3. Mantener una dotación de interventores y de vigilantes para garantizar la seguridad de las instalaciones de Renfe del núcleo urbano de Vendrell.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2015.—**Josep Pérez Moya**, Diputado.—**Joan Coscubiela Conesa**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

**161/003688**

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la instalación de pantallas sonoras en El Vendrell (Tarragona), para su debate en la Comisión de Fomento.

La urbanización Torreblanca del municipio de Vendrell (Tarragona), está ubicada junto a la N-340 y a la rotonda que da acceso a la C-32 y a la AP-7. Éste es un punto de alta densidad de tránsito rodado debido a su proximidad al nudo de carreteras antes mencionado por lo que durante el día y la noche el volumen de tránsito en la zona es continuo, lo que genera un ruido constante y continuo a los vecinos de esta urbanización tanto de día como de noche que les impide en algunos casos poder conciliar el sueño por la noche y durante el día les obliga a tener la ventanas cerradas para evitar el ruido.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Llevar a cabo todos los trámites necesarios para instalar pantallas contra el ruido en todo el perímetro de la urbanización para minimizar el ruido y permitir el descanso de los vecinos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2015.—**Josep Pérez Moya**, Diputado.—**Joan Coscubiela Conesa**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 7

**161/003691**

A la Mesa de la Comisión de Fomento

EL Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en los artículos 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el proyecto de cubrimiento del trazado ferroviario de La Robla en Burtzeña, barrio del municipio de Barakaldo en Bizkaia, para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

El Grupo Vasco (EAJ-PNV) vuelve a traer a esta Comisión una iniciativa que fue aprobada en el seno de la misma el pasado 30 de mayo de 2012. Han transcurrido tres años con esta iniciativa guardada en un cajón y sin abordar este tema que el propio portavoz del PP que intervino en aquella sesión reconoció que «El proyecto viene de lejos, es un proyecto que tiene más de una década de retraso, un proyecto importante para la regeneración urbana de esta zona de Barakaldo, un proyecto reivindicado reiteradamente por los vecinos de Burtzeña».

Efectivamente, Barakaldo y su barrio de Burtzeña llevan más de una década esperando el inicio y puesta en marcha del proyecto de regeneración urbana. El barrio de Burtzeña sufre la degradación tanto medioambiental como urbanística derivada de su situación en la ribera del cauce fluvial del río Kadagua. A esto hay que sumarle, entre otros, la presencia de varias industrias obsoletas, la ausencia casi total de espacios públicos o parques, y el déficit de aparcamientos; esta última, una de las carencias más denunciadas por los vecinos.

En 1999 técnicos municipales hicieron una propuesta de aparcamiento para los residentes en la calle Zubileta, junto a su intersección con la carretera Bilbao-Santurtzi. Dos años más tarde, en 2001, el Ayuntamiento contrató un «Estudio de viabilidad y anteproyecto de aparcamiento y plaza en cubrimiento tramo La Robla en Burtzeña».

Con este estudio quedó en evidencia la viabilidad de llevar a cabo la cubrimiento de las vías de FEVE en la calle Zubileta y, al mismo tiempo, aprovechar para construir tanto un parking como un nuevo espacio o plaza en superficie que pueda ser disfrutada por los vecinos de Burtzeña. En aquel estudio, elaborado hace más de diez años, se conseguía habilitar 86 plazas de aparcamiento en los dos espacios proyectados para el parking.

En definitiva, con ese proyecto se daba solución a varias de las reivindicaciones más repetidas por los vecinos.

Sin embargo, desde entonces y tras sucesivas iniciativas aprobadas en diferentes instituciones nada más se ha sabido del citado proyecto.

Por todo lo anterior

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Acordar y convenir, junto al Ayuntamiento de Barakaldo, las fórmulas que hagan realidad el proyecto de cubrimiento del trazado ferroviario de la Robla en Burtzeña.

Dicho proyecto, entre otros, deberá contemplar los siguientes aspectos:

- Una regeneración urbanística y medioambiental en la zona.
- Poner fin al impacto visual en el entorno.
- Generar aparcamientos y una plaza o espacio público en superficie que puedan ser disfrutados por los vecinos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2015.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

**161/003692**

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en los artículos 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a la implantación

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 8

de medidas para mejorar la infraestructura y el servicio de Renfe en la estación de Lutxana, en el municipio de Barakaldo, para su debate en Comisión.

### Exposición de motivos

El municipio de Barakaldo se encuentra situado dentro del Área Funcional de Bilbao Metropolitano.

Sus características geográficas han posibilitado la aparición de distintos núcleos urbanos diversos y diferenciados, con una separación física que impide su conexión.

Se trata de una localidad densamente poblada (100.000 habitantes) situada a orillas de la ría del Nervión que por la relevancia de su tejido industrial es de extraordinaria importancia para el Territorio de Bizkaia. Es por ello que las comunicaciones con el resto de la metrópoli bilbaína y con el resto del territorio son muy numerosas.

No obstante, y dentro de las infraestructura ferroviarias que atraviesan el municipio, esta iniciativa pretende centrarse en la estación de tren del barrio barakaldés de Lutxana, por la que discurren las líneas C1 y C2 de cercanías Renfe y donde se ubican un número muy relevantes de fábricas y empresas.

Dicha estación se encuentran en un deplorable estado de conservación, tanto sus instalaciones como el entorno de la misma, presentando además graves problemas de accesibilidad y de iluminación, con los consiguientes riesgos para la seguridad de los usuarios y usuarias de ambas líneas.

Además, uno de los andenes (precisamente en el que se toma el tren dirección Bilbao) cuenta únicamente con una tejavana en mal estado, por lo que los viajeros sufren los rigores de la climatología (frío, lluvia, etc.) mientras esperan la llegada de los convoyes.

Es, por tanto, urgente acometer una serie de mejoras para paliar los perjuicios que ocasiona a los habitantes de Barakaldo y especialmente a los vecinos del barrio de Lutxana, la actual situación de la infraestructura de Renfe en su localidad.

Por todo lo anterior

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Mejorar accesibilidad tanto a la estación de Renfe de Lutxana (Barakaldo) como al tren desde los andenes. Para ello, se adoptarán cuantas medidas sean necesarias para que la infraestructura cumpla al 100 % con los requerimientos en esta materia recogidos en la legislación vigente.

2. Mejorar la seguridad en la estación mediante la implementación de mejoras en la iluminación.

3. Rehabilitar la totalidad de la estación, realizando además las actuaciones necesarias en favor de la confortabilidad de los usuarios, para que no se vean sometidos a los rigores de la climatología.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2015.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

### 161/003693

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en los artículos 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a la resolución de los problemas causados por los pasos a nivel del barrio de Kastrexana en el municipio de Barakaldo, para su debate en Comisión.

### Exposición de motivos

El municipio de Barakaldo se encuentra situado dentro del Área Funcional de Bilbao Metropolitano.

Sus características geográficas han posibilitado la aparición de distintos núcleos urbanos diferenciados con una separación física que impide su conexión.

Se trata de una localidad densamente poblada (100.000 habitantes), situada a orillas de la ría del Nervión que por la relevancia de su tejido industrial es de extraordinaria importancia para el Territorio de Bizkaia. Es por ello que las comunicaciones con el resto de la metrópoli bilbaína y con el resto del territorio son muy numerosas.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 9

No obstante, y dentro de las infraestructura ferroviarias que atraviesan el municipio, esta iniciativa pretende centrarse en los pasos a nivel del barrio barakaldés de Kastrexana, por el que discurre la línea y numerosos trenes de mercancías de FEVE.

En Kastrexana, y más concretamente para acceder a la parte alta de la calle de Las Delicias (n.ºs 12 al 28), es preciso cruzar un paso a nivel sin barreras de escasa o nula visibilidad que según palabras de los vecinos residentes en la zona, «es como una ruleta rusa; cuando pasas no sabes si te va a pillar el tren o no».

Este paso a nivel ha protagonizado históricamente episodios que han puesto en riesgo la vida de los residentes en la zona. Sirvan como ejemplos el hecho de que un vecino fue atropellado dos veces en un mismo día, o que otra vecina fue arrastrada más de 20 metros por el tren encontrándose dentro de su coche.

Milagrosamente, no ha habido nunca víctimas mortales.

Con motivo de la ejecución de las obras de la Super-Sur se habilitó un nuevo paso para permitir el accesos de camiones a la obra, acceso que se cerró cuando concluyeron las obras de acceso del vial. Dicho acceso cuenta con mejores condiciones de visibilidad para los vehículos y permitiría además el acceso de vehículos de más tamaño de los servicios de emergencias (ambulancias, bomberos, etc) que actualmente no pueden llegar a esta zona.

Por todo lo anterior

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Habilitar un paso con barreras para peatones en el actual paso para garantizar a los vecinos y vecinas del barrio de la debida seguridad, regulando el paso de vehículos por el acceso actualmente deshabilitado que se construyó con motivos de la sobras de la Super-Sur.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2015.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

---

**161/003694**

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en los artículos 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa la ejecución de las denominadas obras de Integración Urbanística de la Línea de Cercanías de la Margen Izquierda en la zona de Desierto-Barakaldo, para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

La Sociedad Pública interinstitucional Bilbao Ría 2000 viene actuando desde su constitución en 1992 en el ámbito de la metrópoli de Bilbao.

Dentro de sus intervenciones está desarrollando una amplia operación de transformación urbanística de los antiguos suelos industriales ocupados en su día por Altos Hornos de Vizcaya, situados al otro lado de la línea ferroviaria de Cercanías de la Margen Izquierda, explotada por Renfe (hoy Adif). Dicha línea actúa como barrera entre el casco urbano consolidado de Barakaldo y toda esa zona de nuevo desarrollo urbano que llega hasta las márgenes ribereñas de la ría del Nervión y el río Galindo.

Para intentar paliar las dificultades de conexión entre ambos lados de la barrera ferroviaria, BILBAO Ría 2000 elaboró una serie de estudios junto con Renfe y el Ayuntamiento de Barakaldo, en orden a definir las actuaciones que permitieran mejorar la permeabilidad urbana así como el tratamiento de los bordes de la línea de Adif, a la vez que posibilitara y mejorase la puesta en valor de los suelos que aún faltan por urbanizar. Dicha actuación se preveía financiar con los excedentes económicos que se obtuvieran de la comercialización de los suelos que Bilbao Ría 2000 tiene en el ámbito de Barakaldo.

Una vez finalizados dichos estudios, se alcanzaron una serie de acuerdos interinstitucionales que culminaron con la suscripción de un Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Barakaldo, Adif y Bilbao Ría 2000, cuyo objetivo era definir y regular la operación de integración urbanística de la línea de cercanías en la zona de Desierto-Barakaldo. Dicho Convenio se suscribió con fecha 3 de febrero de 2009.

La principal actuación que contemplaba este Convenio consistía en la ejecución de las denominadas obras de Integración Urbanística de la Línea de Cercanías de la Margen Izquierda en la zona de Desierto-Barakaldo, que suponían:

- suprimir la barrera urbanística que supone el trazado ferroviario;
- la construcción de una nueva plaza elevada sobre el trazado ferroviario;
- y sobre la nueva plaza se construiría un vestíbulo que daría acceso a una nueva estación que permita resolver la grave problemática de accesibilidad que presenta la actual.

En orden a la ejecución de la intervención contemplada en el citado Convenio, se redactó un proyecto constructivo (año 2009) cuyo importe ascendió a algo más de 13 millones de euros. La financiación de las obras resultantes se planteaba, como ya se ha señalado, con cargo a los excedentes económicos provenientes de la comercialización de suelos de Bilbao Ría 2000 en Barakaldo.

Tras haberse completado la larga tramitación urbanística que posibilitaba la actuación, debido a la grave crisis que de especial manera ha afectado al ámbito inmobiliario, Bilbao Ría 2000 no ha podido afrontar la actuación pretendida, y ni siquiera pudo llegar a ejecutar el proyecto reducido posteriormente a la construcción de una pasarela que sirviera para conectar y resolver los problemas más urgentes de conexión urbana existentes entre los dos lados urbanos de la línea, ferroviaria, por la inviabilidad económica que supone abordar cualquier nueva inversión para dicha sociedad.

Sin embargo, a pesar de las dificultades que la coyuntura económica haya podido suponer para que dicha sociedad interinstitucional aborde la inversión con sus fondos, Bilbao Ría 2000 continúa siendo un instrumento útil para continuar con la importante tarea que ha ejecutado en los últimos 20 años en toda la metrópoli de Bilbao y, más concretamente, en el ámbito de Urban-Barakaldo.

Se trata de una sociedad en cuyo capital público participan todas las instituciones afectadas por la intervención que se demanda (Ministerio de Fomento a través de sus empresas Sepes y Adif, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia y Ayuntamiento de Barakaldo, entre otras), y sería lamentable que una actuación como la que se pide quedase sin ejecutar pese a ser absolutamente imprescindible por falta de unos medios económicos que pueden ser inasumibles para Bilbao Ría 2000 en estos momentos, pero que no lo son tanto para el Ministerio de Fomento en el conjunto de los planes de inversión que maneja.

Por todo lo anterior

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

En base a las razones que se detallan en la parte expositiva de la presente petición, y tras los trámites que resulten oportunos por parte del Ministerio de Fomento, establecer la dotación presupuestaria que permita a Bilbao Ría 2000, sociedad interinstitucional en la que participan y se encuentran representadas todas las instituciones afectadas por la actuación, actualizar el proyecto y posteriormente ejecutar las obras que permitan llevar a cabo en su totalidad la conexión urbana dotada de una plaza y una nueva estación de Cercanías en Desierto-Barakaldo que permita resolver la problemática de la actual trinchera ferroviaria así como la inaccesibilidad de la citada estación, mediante la suscripción para ello de una modificación o de una adenda al Convenio de colaboración suscrito el 3 de febrero de 2009 con la sociedad Bilbao Ría 2000 y el Ayuntamiento de Barakaldo, por ser una actuación absolutamente imprescindible para la ciudadanía, tanto como ciudadanos de Barakaldo como por ser usuarios de un medio de transporte dependiente del Ministerio de Fomento.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2015.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

**161/003695**

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en los artículos 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a los múltiples pasos a nivel existentes en el municipio de Zalla (Bizkaia) y sus peligros derivados, para su debate en Comisión.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 11

### Exposición de motivos

El municipio bizkaino de Zalla está atravesado de oeste a este por el trazado del ferrocarril desde Güeñes hasta Balmaseda por medio del casco urbano. Estas líneas de ferrocarril que atraviesan Zalla están gestionadas por Adif, por el Ministerio de Fomento.

Tomando el tren en Bilbao dirección Santander, la primera estación del municipio es la de Aranguren a la altura de La Papelera, donde existe una playa de vías para el cambio de vagones y el desvío de la línea hacia Santander.

Por este trazado circulan las líneas B-1 Bilbao-Balmaseda (cercanías); R-3 Santander-Bilbao; R-3b Bilbao-Carranza; R-4 León-Bilbao; Transcantábrico y Tren de la Robla. Un trazado muy concurrido si sumamos además las maniobras que se realizan los trenes de mercancías tanto para cambio de vagones como para desvío hacia Santander en el barrio de Aranguren.

Pero el mayor problema radica en que Zalla cuenta con más de 35 pasos a nivel en todo el municipio, situación única a nivel estatal y fuente de innumerables problemas para las vecinas y vecinos de la localidad. Esta situación ha provocado muertes ocurridas directamente en dichos pasos a nivel, retrasos constantes en barreras que provoca la desesperación consecuente de vecinos, contaminación acústica y CO<sub>2</sub> por las largas esperas de los coches para usuarios y la población, pérdida económica por los retrasos (llegada tardía a trabajos y reuniones), efecto disuasorio de acercarse al pueblo y disfrutar de él (menos turismo que los demás pueblos de la zona), colapso de la rotonda de salida-entrada del pueblo y creación de barrios estancos difícilmente conectables entre sí, lo que hace el desarrollo urbanístico del municipio muy complicado o casi imposible.

Si bien es cierto que la solución óptima al problema sería la supresión de los pasos a nivel mediante el soterramiento de la línea a su paso por el municipio y muy especialmente por el barrio de Aranguren, somos conscientes de la envergadura y alto coste de un proyecto de estas características en el marco de la actual coyuntura económica.

Por ello, y sin renunciar a una solución a largo plazo que acabe definitivamente con los problemas que el trazado de esta línea ocasiona en el municipio de Zalla, el Grupo Vasco propone trabajar en la búsqueda de una alternativa posibilista, adecuada para los vecinos y para la propia red ferroviaria, que siendo eficiente en términos económicos, al menos consiga mitigar la grave problemática que afecta al municipio y especialmente al barrio de Aranguren.

A tal fin proponemos la modificación de una parte del trazado de aproximadamente 500 metros, lo que contribuiría a la reactivación económica del municipio, en la medida de que posibilitaría la liberación de un espacio de aproximadamente 1.000 metros longitudinales de línea férrea que permitiría el desarrollo de un pueblo deprimido y castigado también por su alta tasa de paro y concretamente de un barrio asolado por el cierre paulatino de muchas de sus empresas antes florecientes fomentando además el turismo en una zona de una gran belleza natural, al regenerar y crear una zona más amable para el visitante.

Por todo lo anterior

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Impulsar la creación de un convenio de colaboración entre el Adif y el Ayuntamiento de Zalla para la gestión de los pasos existentes al mismo nivel del ferrocarril.
2. Estudiar y acometer de manera urgente la modificación del trazado en la línea Bilbao-Santander, a su paso por el término municipal de Zalla.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2015.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

### Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

161/003689

A la Mesa de la Comisión de Fomento

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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 12

de Ley relativa al cercenamiento de las aletas de tiburón, para su debate en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Exposición de motivos

La flota española de palangre que pesca tiburones viene exigiendo desde que se aprobó el Reglamento (UE) 605/2013 del Parlamento Europeo y de la Comisión de 12 de junio de 2013, que impide el cercenamiento de las aletas de los tiburones en los buques, que se generalice esta práctica a todas las flotas mundiales que pescan tiburones, o bien, se retire la política implantada por la Comisión Europea de aletas adheridas.

Los barcos comunitarios desde el mes de julio de 2013 están obligados a descargar el tiburón con las aletas naturalmente pegada al cuerpo. Recientemente las partes contratantes de NEAFC (Comisión de Pesquerías del Atlántico Nororiental) acordaron la obligatoriedad de descargar el tiburón con las aletas pegada. Esta imposición que rige para los pesqueros europeos ha quedado extendidas a los pesqueros con bandera de Islandia, Islas Feroe, Dinamarca (por Groenlandia), Noruega y Rusia.

Más reciente, en la Conferencia Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) celebrada el pasado mes de noviembre en Génova, que trató este tema, no se aprobó la propuesta defendida por la Comisión Europea a instancia de España, de extender el no cercenamiento de las aletas de tiburón a todas las flotas.

La presión ejercida por China y Japón, especialmente, fue suficiente para que la prohibición del *finning*—cortar las aletas de tiburón a bordo para quedarse solo con ellas y desechar el resto del cuerpo— ni siquiera llegase a ser votada, quedando fuera de toda oportunidad la obligatoriedad de descargar el tiburón con las aletas adheridas.

Las flotas europeas, particularmente la española y portuguesa, que son las más especializadas en la pesca del tiburón se ven muy perjudicadas con la imposición reglamentaria de aletas adheridas, lo que le resta competitividad en relación con las flotas asiáticas que sí practican el *finning*.

Son actualmente en torno a 170 barcos comunitarios los que se ven afectados por esta situación dando empleo a unos 2.500 marineros, teniendo un mercado que es compartido con el resto de flotas mundiales en cuanto a las aletas. Los cuerpos que representan el 55 % del importe de la facturación son consumidos en el mercado nacional o exportados a algunos países centroamericanos.

Que la prohibición se establezca exclusivamente para la flota de la UE carece de sentido y provoca una situación perjudicial para la flota española palangrera que tiene su base principalmente en puertos gallegos.

Por todo ello el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Continuar impulsando las iniciativas que estime adecuadas, antes los organismos comunitarios e internacionales, en la búsqueda de extender la prohibición de la práctica de corte de las aletas de escaulos también a las flotas de terceros países competidores.

2. De no alcanzarse en tiempo prudencial lo indicado en el punto anterior, se solicite a la Comisión que proponga medidas de flexibilización en la reglamentación comunitaria vigente para que, contando con la aprobación del Parlamento y el Consejo, se autoricen fórmulas que recojan la opinión de la flota palangrera y, desde el absoluto respeto y cumplimiento de la prohibición de la práctica del *finning*, mejoren la rentabilidad de esta flota.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2015.—**Rafael Antonio Hernando Fraile**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003696

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de la Diputada Rosana Pérez Fernández (BNG), al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 13

la siguiente Proposición no de Ley relativa a la necesidad de mejorar el servicio de AEMET en Galicia. Debate en Comisión.

Exposición de motivos

La función social, e incluso económica, laboral y cultural de la meteorología es algo indiscutible. Su utilidad, tanto individual como colectiva, es evidente.

Muchos sectores productivos, como el agrario, la pesca o el turístico, y prácticamente todo el mundo, precisan consultar las predicciones meteorológicas día a día, o por franjas horarias.

Otra de sus funciones guarda una relación importante con la predicción de emergencias para alertar de fenómenos temporales de elevado riesgo para la seguridad de las poblaciones.

Su importancia para el funcionamiento de una sociedad es innegable. Sin embargo, y a pesar de su relevancia, observamos que en Galicia se está produciendo una continua degradación del servicio que presta la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), dependiente del Ministerio de Agricultura.

Dada la posición destacada que el sector productivo primario tiene en Galicia, así como las características específicas del tiempo en nuestro territorio, preocupa especialmente el deterioro de este servicio afectado por los recortes que se han practicado desde, el Gobierno en la dotación de personal, y también por una estrategia gubernamental que apuesta cada vez más por la centralización.

Según los datos del Registro Central de Personal, la plantilla de la Agencia se redujo en 120 personas a nivel estatal en el periodo comprendido entre abril de 2012 y octubre de 2014. De este modo, se pasó de una plantilla total de 1.375 personas a 1.255. Se trata de una disminución que ronda el 10 %.

En el caso concreto de Galicia, se contaba con 65 puestos de trabajo que se han visto reducidos a 37 a turnos, 7 de ellos sin ocupar.

A esta drástica reducción de personal, hay que sumarle el deterioro de la calidad del servicio debido a una creciente automatización. Así como la recolocación de personas que carecen de la adecuada cualificación y que proceden de otros servicios públicos afectados por los recortes, y por destinar la totalidad de la escasísima oferta de empleo público a la cobertura de plazas del Grupo A1 en Madrid, en lugar de atender las necesidades operativas urgentes.

Estas carencias se pueden ver fácilmente en servicios como el Observatorio de A Coruña. Si antes prestaba servicios de observación y predicción durante las veinticuatro horas del día, en la actualidad sólo presta servicios de observación durante diecisiete horas y de predicción durante quince horas.

Es notorio el recorte que está poniendo en peligro la propia pervivencia del servicio en Galicia.

Además, la media de edad en la delegación gallega de AEMET es de 54 años. En caso de que se mantengan las actuales tasas de reposición, que son bajísimas, podríamos asistir al colapso de las unidades con personal a turno en menos de seis años.

Esta situación se ve agravada por el modelo centralizador adoptado por el Ministerio.

El Ministerio decidió dividir el AEMET en 5 zonas: norte, interior, este, sur y Canarias, cuyo centro está en Madrid, como es habitual. Una división nada específica que engloba a Galicia en la zona norte.

Según esta conceptualización, a la delegación gallega le compete la predicción marítima costera en toda la fachada atlántica, incluida la cornisa cantábrica, la costa atlántica andaluza y Canarias, así como la predicción en alta mar entre el Gran Sol y el golfo de Guiné.

En cuanto a otras cuestiones igualmente importantes como las predicciones aeronáuticas, los aeropuertos gallegos pasan a depender de las predicciones aeronáuticas de Santander. Y depende de Madrid para las predicciones terrestres y avisos costeros. En la delegación de Galicia permanecen tan solo tareas de observación.

Incluso se ha centralizado el banco de datos climatológicos y la distribución de los productos a los usuarios por todos los medios: web, fax, e-mail, consultas telefónicas, entre otros.

En conclusión, resulta que con el modelo insertado, las predicciones meteorológicas de la costa se hacen en Galicia pero las del interior se hacen en Madrid. La observación de los tres aeropuertos gallegos (Lavacolla, Peinador y Alvedro) se hacen en el territorio gallego, pero las predicciones que afectan a dichos aeropuertos se llevan a cabo desde Santander. Incluso las bases de datos meteorológicos de Galicia están ahora en Madrid.

Bajo nuestra perspectiva, se trata de un modelo territorial fuera de toda lógica que ignora absolutamente la diversidad climática existente en el territorio del estado, además de obviar las especificidades del clima en Galicia y sus necesidades como hemos señalado anteriormente.

Consideramos criticable un modelo que deshecha el conocimiento acumulado por parte de los técnicos en Galicia de los factores que inciden en el clima de nuestro territorio. De hecho, según los estudios realizados por el personal de la Delegación de AEMET gallega, se comprueba una bajada muy marcada de la fiabilidad de [os avisos de precipitación, que coincide claramente con la modificación de las competencias comentada.

Para el BNG lo idóneo sería que el servicio de meteorología se gestionase por completo desde Galicia, y que el Gobierno gallego asumiese la competencia en esta materia. Y no es únicamente por una cuestión ideológica, es por una cuestión operativa.

Por todo ello, se formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Mejorar, reforzar e incrementar la dotación de personal en la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), especialmente en Galicia donde se ha reducido drásticamente su plantilla.

— Modificar el modelo de división territorial de la AEMET, centralizador, que impide a la delegación gallega de AEMET realizar las predicciones meteorológicas del interior del territorio, así como las predicciones que afectan a los tres aeropuertos gallegos. Además, incluso se ha centralizado el banco de datos climatológicos y la distribución de los productos a los usuarios por todos los medios.

— Diseñar un modelo de la AEMET que permita a la delegación gallega desarrollar todas las funciones tanto en el ámbito marítimo, como terrestre y aeronáutico.

— Iniciar un proceso de transferencia a Galicia de los servicios meteorológicos de la AEMET situados en territorio gallego, dado que Galicia tiene unas especificidades climáticas y unas necesidades propias para dar un servicio óptimo a sectores productivos estratégicos como el agrario, la pesca, o el turístico.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2015.—**Rosana Pérez Fernández**, Diputada.—**Xabier Mikel Errekondo Saltsamendi**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

## Comisión de Igualdad

161/003686

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural presenta la siguiente Proposición no de Ley para una reproducción asistida pública para todas las mujeres, para su debate en la Comisión de Igualdad.

Por octavo año consecutivo, los movimientos LGTBI (movimiento de lesbianas, gais, transgénero, bisexuales e intersexuales) y feministas del Estado reivindican el día 26 de abril como el Día de la Visibilidad Lésbica.

La multiplicidad de identidades con que cada persona nos identificamos, nos sitúan en un lugar determinado del escalafón social. Así, aquellas identidades menos privilegiadas por el sistema, tienen cotas mayores de vulnerabilidad. Por ello, algunas características identitarias como el origen étnico, la clase social, la identidad de género, la orientación sexual o los tipos de diversidad funcional de cada persona, son cruciales para la posición social que ésta ocupa. Y eso es algo de lo que cualquier gobierno debe hacerse cargo; así, los avances logrados en materia de igualdad no pueden opacar las múltiples formas de discriminación que prevalecen tanto en la sociedad como en las instituciones.

Y es que todavía queda mucho que reivindicar para las lesbianas, pues, de la misma manera que el patriarcado hace mella en la sociedad dificultando que las mujeres logren una igualdad «de facto» con respecto a los hombres, las lesbianas se enfrentan a más discriminaciones y barreras: en principio,

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 15

además de por mujeres, se las discrimina porque su orientación sexual las lleva a vivir su sexualidad al margen de los hombres.

Desde Izquierda Unida queremos analizar aquí una acción del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad en la etapa de Ana Mato como ministra, el cual ha posibilitado que en algunas Comunidades Autónomas se excluya del acceso a las técnicas de reproducción asistida a cargo de la Seguridad Social a las parejas conformadas por dos mujeres, así como a aquellas mujeres que quieren iniciar este proceso en solitario. Esta decisión se tomó basándose en una interpretación restrictiva y dudosa de la Ley de Cohesión y Calidad del Sistema Nacional de Salud.

Desde IU hemos recogido algunas de las aportaciones críticas realizadas desde la calle por multitud de actores sociales con respecto a este recorte ideológico, y creemos que es nuestra obligación dar cuenta de ello. El análisis de algunos textos legales vigentes, visibiliza lo injusto y de cuestionable legalidad de esta medida.

Para comenzar, la propia ley en la que se apoyó el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad contiene una serie de deberes y principios a proteger por parte del Estado que entrarían en contradicción con dicha acción ministerial. Algunos ejemplos de ello introducidos por la ya mencionada Ley 16/2003, de 28 de mayo, serían: el deber de «evitar toda discriminación entre mujeres y hombres en las actuaciones sanitarias»; el deber de garantizar la «equidad» y el «aseguramiento universal y público»; la apuesta por la «superación de las desigualdades en salud»; la proporción de «una atención integral a la salud»; así como «la potenciación del papel de los usuarios como decisores».

Sin embargo, la interpretación de esta ley hecha por el Ministerio contradice algunos de los principios amparados en la misma y supone además la imposición, a través de la política de recortes, de una visión monolítica de la unidad familiar (en palabras de la Federación Estatal de Lesbianas, Gais Transexuales y Bisexuales). Pues la interpretación ministerial establece desigualdades de partida en lo referente al acceso a la maternidad entre los diferentes modelos de familia al dar cobertura únicamente a aquellas parejas conformadas por dos adultos que mantengan una relación heterosexual y que tengan problemas de fertilidad. Por otro lado, la reforma del Ministerio no fomenta el papel de los usuarios como decisores, ya que margina a aquellas mujeres que optan por dos modelos de familia que dejan a los varones al margen, siendo claros, modelos que son juzgados negativamente por la Iglesia Católica, institución de influencia incuestionable a pesar de que nuestro Estado sea teóricamente aconfesional.

Este Ministerio tampoco ha fomentado la participación de una importante parte de la sociedad civil cuyas demandas son claras con respecto esta cuestión: los colectivos y movimientos feministas, LGTBI (lesbianas, gais, trans, bisexuales e intersexuales) y de madres solteras. Por ejemplo, un documento elaborado por la FELGTB informa de que «la inclusión de las parejas de mujeres y mujeres solas lograría una optimización de los recursos asignados a este servicio. Este grupo de mujeres precisan técnicas de RHA (Reproducción Humana Asistida) menos complejas y más baratas para obtener una gestación. Por tanto, se obtendrían más gestaciones con los mismos recursos, lo que supondría una elevación de los indicadores de eficiencia del servicio prestado», además en ese informe se advierte de que «en un país en el que los índices de natalidad son mínimos y donde se está produciendo un descenso y un envejecimiento de la población, las políticas de natalidad han de ser pensadas con criterios de eficacia, no ideológicos de selección de dicha natalidad».

Por último, y sin la necesidad de recurrir a argumentos sobre la optimización de los recursos públicos o sobre la mejora de las sostenibilidad demográfica, y atendiendo al ámbito de los derechos humanos, desde nuestro grupo parlamentario hacemos alusión al artículo 14 de la CE para denunciar esta situación, el cual establece que «los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social». Y este Ministerio, saltándose la ley, provoca que la mujer no sea acreedora de un derecho, sino que solo lo sea su pareja masculina, lo que, como vemos, sería inconstitucional.

La reforma, por tanto, es ideológica y un retroceso en materia de igualdad, ámbito vital para todo sistema que se precie democrático. Se trata de la imposición de una visión conservadora, acorde al dogma católico, que, mediante el control de la sexualidad femenina, cuestiona el modelo de familia que cada mujer tiene derecho a decidir formar.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que de manera inmediata proceda a la modificación del anexo III, apartado 5.3.8, de la Orden SSI/206512014 de 31 de octubre, quedando ajustada en los términos contemplados en el Real Decreto 1030/2006, de 15 de septiembre, que establecía la cartera de servicios comunes del Sistema Nacional de Salud y el procedimiento donde se incluía a las mujeres lesbianas y a las mujeres solas en los programas de reproducción asistida pública.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2015.—**Ascensión de las Heras Ladera**, Diputada.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

## Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

161/003698

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tenemos el honor de dirigirnos 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 señalización de los caminos de Santiago en vías estatales, para su debate en la Comisión Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Exposición de motivos

El Camino de Santiago es una referencia histórica, cultural, patrimonial y turística de nuestro país, desde que en el siglo IX Alfonso II de Asturias dibujara el primer trazado del mismo. Nos singulariza y sirve como referencia de atracción hacia él desde todas las partes del mundo. El camino es de innegable vocación europea, pero es sobre todo, elemento poderoso de identidad hacia el exterior convirtiéndose en una verdadera «marca España».

A raíz del nombramiento del Camino de Santiago Francés como Itinerario Cultural Europeo (1978) y su posterior declaración por el Consejo de Europa como patrimonio de la UNESCO (1993), la afluencia de peregrinos se incrementa año tras año.

Actualmente, no se pone en duda la importancia que el Camino de Santiago ha tenido durante siglos en el acercamiento de culturas, desarrollo económico y comunicación entre los pueblos de Europa, ha dejado de tener exclusivamente una función espiritual o religiosa para incorporar diferentes expectativas para aquellos peregrinos que lo recorren. Motivos turísticos, culturales, espirituales o deportivos conducen el tránsito por los caminos de Santiago que cruzan la geografía española.

No sólo la motivación para transitar estos caminos que conducen a Santiago de Compostela es diversa, también lo son los modos o maneras elegidos por los peregrinos para llevarlo a cabo: a pie, en bicicleta, a caballo, etc. Lo que es innegable es que para acceder a ellos es necesario un desplazamiento en vehículo a motor, tren o avión que les sitúa en el inicio de la etapa elegida.

Si importante es que en las distintas etapas el peregrino encuentre el camino en buen estado, alojamientos adecuados, señalización correcta y uniforme que le ayude a encontrar con relativa facilidad todo aquello que anhela, no lo es menos una señalización clara que marque este trazado desde las distintas autovías, autopistas y carreteras estatales que confluyen en los distintos caminos de Santiago.

El Camino de Santiago es un escaparate al mundo y, sobre todo, es un motor económico y cultural que genera riqueza a los municipios por los que discurre y en muchos de ellos, sobre todo los pequeños, se convierte en su sostén de pervivencia y aliado incondicional para fijar población.

La inmensa riqueza tanto en patrimonio histórico como natural que guardan los caminos, pasa en ocasiones inadvertida para los peregrinos por una escasa, inadecuada o inexistente señalización desde las vías de propiedad estatal que dan acceso a los mismos.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 17

Por todo ello el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, en colaboración con las Administraciones Públicas y las entidades competentes en la materia, a señalar desde las autovías y carreteras de titularidad estatal en todos y cada uno de los accesos que confluyen en los Caminos de Santiago, al igual que los bienes patrimoniales de especial interés contenidos en estos caminos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de abril de 2015.—**María Luisa González Santín, Helena Castellano Ramón, María Paloma Rodríguez Vázquez, María del Mar Rominguera Salazar, José Ignacio Sánchez Amor y María del Puerto Gallego Arriola**, Diputados.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

---

### PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

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

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de mayo de 2015.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

### Comisión de Justicia

**181/003293**

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Justicia

Diputado don Julio Villarrubia Mediavilla

Texto:

¿Ha abandonado el Gobierno la decisión de privatizar el Registro Civil y ponerlo en manos de registradores mercantiles, o tan solo ha aplazado la decisión?

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2015.—**Julio Villarrubia Mediavilla**, Diputado.

---

### Comisión de Igualdad

**181/003295**

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Igualdad

Diputadas doña Laura Carmen Seara Sobrado y doña Carmen Montón Giménez

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 667

19 de mayo de 2015

Pág. 18

Texto:

El 8 de mayo de 2015 Isabel Fuentes fue asesinada en el Centro Hospitalario de Ourense presuntamente a manos de su marido, ¿tenía el presunto agresor orden de alejamiento de la víctima?, en caso afirmativo ¿cuándo se ejecutó dicha orden?

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de mayo de 2015.—**Laura Carmen Seara Sobrado y Carmen Montón Giménez**, Diputadas.

---

**181/003296**

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Igualdad

Diputadas doña Laura Carmen Seara Sobrado y doña Carmen Montón Giménez

Texto:

El 8 de mayo de 2015 Isabel Fuentes fue asesinada en el Centro Hospitalario de Ourense presuntamente a manos de su marido, ¿tenía la víctima orden de protección?, en caso afirmativo ¿cuándo se ejecutó dicha orden?

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de mayo de 2015.—**Laura Carmen Seara Sobrado y Carmen Montón Giménez**, Diputadas.

---

**181/003297**

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Igualdad

Diputadas doña Laura Carmen Seara Sobrado y doña Carmen Montón Giménez

Texto:

El 8 de mayo de 2015 Isabel Fuentes fue asesinada en el Centro Hospitalario de Ourense presuntamente a manos de su marido, ¿se decretaron medidas de protección mientras la víctima estaba ingresada?, en caso negativo, ¿por qué no se decretaron?

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de mayo de 2015.—**Laura Carmen Seara Sobrado y Carmen Montón Giménez**, Diputadas.

cve: BOCG-10-D-667