



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XII LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

18 de septiembre de 2018

Núm. 413

Pág. 1

ÍNDICE

Página

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY

Comisión de Asuntos Exteriores

- 161/003621** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre el impulso a las Relaciones Bilaterales entre España e India 3

Comisión de Fomento

- 161/003622** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre las deudas e inversiones de los puertos gallegos..... 4
- 161/003623** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre financiación de inversiones en el puerto de Marín y Ría de Pontevedra..... 5
- 161/003624** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre el puerto de Ferrol-San Cibrao..... 6
- 161/003625** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre el puerto de Vilagarcía de Arousa 7
- 161/003627** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre la ampliación del Real Decreto 1110/2018 a más tramos de la autopista AP-7..... 8
- 161/003635** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, sobre mejoras en la N-340 a su paso por El Vendrell..... 9

Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

- 161/003620** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre medidas para luchar contra el fraude alimentario..... 10
- 161/003629** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre las medidas urgentes para combatir el cambio climático en Canarias 12
- 161/003634** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, sobre el traspaso a las Comunidades Autónomas de los fondos de los Planes de Desarrollo Rural 14

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 2

Comisión de Sanidad, Consumo y Bienestar Social

- 161/003628** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a avanzar en la estrategia de salud pública tendente a la eliminación de la hepatitis C en España..... 15

Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

- 161/003630** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre la amaxofobia o fobia a conducir 17
- 161/003631** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre vehículos de movilidad personal..... 18

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

Comisión de Fomento

- 181/001213** Pregunta formulada por la Diputada doña Eva García Sempere (GCUP-EC-EM), sobre fecha prevista para concluir definitivamente las obras para la supresión del paso a nivel del municipio de Benalúa en Granada..... 20

Comisión de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

- 181/001211** Pregunta formulada por la Diputada doña Yolanda Díaz Pérez (GCUP-EC-EM), sobre fecha prevista para extender al resto de prestaciones de la Seguridad Social la medida contemplada en el Real Decreto 950/2018, de 27 de julio, únicamente para la prestación de desempleo 21
- 181/001212** Pregunta formulada por la Diputada doña Yolanda Díaz Pérez (GCUP-EC-EM), sobre fecha prevista para ratificar el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre trabajo en la pesca número 188, que ya ha entrado en vigor el 16/11/2017 21

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA

- 184/037388** Autor: Matute García de Jalón, Oskar
Desmantelamiento de la central nuclear de Garoña..... 21
- 184/037423** Autor: Garzón Espinosa, Alberto
Motivos por los que el Embajador de España en Arabia Saudí acompañó a Corinna zu Sayn-Wittgenstein a una reunión con un representante oficial de otro Estado y se permitió que un particular como Sayn-Wittgenstein se presentase como representante del Jefe del Estado, así como medidas previstas para evitar que representantes diplomáticos españoles acaben trabajando para empresas privadas 22

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, 11 de septiembre de 2018.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Comisión de Asuntos Exteriores**161/003621**

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el impulso a las Relaciones Bilaterales entre España e India, para su debate en la Comisión de Asuntos Exteriores.

Exposición de motivos

España e India iniciaron relaciones diplomáticas en 1956, y desde entonces esta relación ha sido fructífera, respetuosa y cooperativa, con una intensificación que se produce desde el establecimiento de la democracia en España a partir de 1978. La relación política con India es muy estrecha, especialmente desde 2009, cuando la entonces Presidenta de India, Pratibha Patil, visitó España. En 2012, el Rey Juan Carlos I devolvió esta visita, acompañado de cuatro ministros y dándole un carácter más técnico a la misma. Así se inició un gradual incremento de visitas a nivel de Ministros y Secretarios de Estado, que llevaron las relaciones bilaterales a un nivel operativo en el que se mantienen hoy en día.

España e India son socios importantes en Europa y Asia, respectivamente, y por ello su cooperación es de especial relevancia. Además, como países democráticos, España e India trabajan conjuntamente por la seguridad internacional, la estabilidad, la lucha contra el terrorismo y el radicalismo y el establecimiento de la paz global. Además, en el seno de las Naciones Unidas, tanto India como España son partidarios de un Consejo de Seguridad más representativo y democrático, que refleje mejor el mundo en el que vivimos.

En cuanto a las relaciones económicas y comerciales, la balanza comercial se inclina hacia India, que exporta mucho más a España de lo que importa de ella. Según datos del ICEX desde 2014 y hasta 2017 las exportaciones indias a España han crecido en un 47%, mientras que las exportaciones españolas a India también han experimentado un crecimiento, pero sólo del 13%. En 2017, las relaciones comerciales bilaterales entre ambos países alcanzaron los 5.000 millones de euros, lo que convirtió a España en el séptimo socio comercial de India en la Unión Europea.

Según los datos facilitados por el ICEX, las importaciones de India se concentran principalmente en los sectores de bienes de consumo (35,6%), sobre todo textiles y confección; las semimanufacturas (31,2%), especialmente los productos químicos; y el sector del automóvil (11,2%). Además, las importaciones crecieron un 12% en el año 2017. Por su parte, las principales exportaciones españolas a India se centran también en las semimanufacturas (39,26%) y bienes de equipo (30,84%), especialmente maquinaria para uso general industrial. En cuanto a las inversiones españolas en India, las principales empresas inversoras se concentran en los sectores de las infraestructuras, la automoción, la gestión del agua y el textil.

Para acompañar este desarrollo de las relaciones, el Primer Ministro de India, Narendra Modi, realizó su primera visita oficial a España en mayo de 2017. En esta visita, el Primer Ministro Modi y el entonces Presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, firmaron una declaración conjunta que establecía una Asociación para la Paz, el Crecimiento y la Innovación entre España e India. En esta declaración, el apartado 3 trataba

sobre cooperación bilateral en asuntos multilaterales regionales y globales. Dentro de este apartado se trataban asuntos como la cooperación en materia de seguridad y paz en Oriente Medio y el Mediterráneo, en la Península de Corea y Afganistán, pero también asuntos relacionados con la buena gobernanza de los océanos, del cambio climático, la provisión de agua y saneamiento y las ciudades inteligentes y sostenibles.

Dada la importancia de las inversiones españolas en India en estos sectores, esta declaración conjunta es una oportunidad para que las empresas de nuestro país puedan expandir sus operaciones en el país asiático, teniendo acceso a un mercado de más de 1.354 millones de personas y generando oportunidades de crecimiento y desarrollo sostenible en un continente con una de las mayores tasas de desigualdad del mundo.

Teniendo esto en cuenta, el Grupo Parlamentario Ciudadanos presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«La Comisión de Asuntos Exteriores insta al Gobierno a:

1. Reforzar la cooperación bilateral España-India en materia de lucha contra el cambio climático y de desarrollo sostenible, teniendo en cuenta el marco global de la Agenda 2030 y el Acuerdo de París, así como el marco europeo de clima y energía y sus compromisos para 2030 y 2050.

2. Fomentar la presencia de empresas españolas, tanto multinacionales como PYMEs, en el sector de las energías renovables en India mediante un acuerdo de colaboración que facilite la creación de asociaciones con empresas indias.

3. Impulsar el cumplimiento total de los Diez Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas sobre el respeto a los derechos humanos y el desarrollo sostenible por parte de empresas indias y españolas que operan en India en los sectores energético, de infraestructuras, de gestión de agua y saneamiento y de urbanismo inteligente y sostenible.

4. Potenciar progresivamente el Fondo para la Internacionalización de la Empresa (FIEM), especialmente reforzando el componente FIEM-Inversión y su colaboración con la iniciativa “Make In India” para que las empresas españolas establezcan filiales productivas en India, que a su vez facilite la transferencia de tecnología y “know-how” entre empresas de ambos países.

5. Reforzar las operaciones de la Compañía Española de Financiación del Desarrollo (COFIDES), a través de su Fondo para Inversiones en el Exterior (FIEEX) y su Fondo para Operaciones de Inversión en el Exterior de la PYME (FONPYME), primando siempre las inversiones sostenibles y en línea con la Agenda 2030, especialmente en materia de igualdad de género, de fomento de la innovación y de lucha contra el cambio climático.

6. Fomentar la colaboración entre el instrumento “ICEX-Invest in Spain” y la iniciativa “Startup India” para la creación de incubadoras de empresas conjuntas en ciudades indias y españolas, favoreciendo así el establecimiento y el crecimiento de empresas y emprendedores de un país en el territorio del otro.

7. Impulsar el hermanamiento de ciudades españolas e indias a través de una Red de Ciudades y Municipios España-India con el objetivo de compartir experiencias e iniciativas en materia de gestión y suministro de agua, de participación ciudadana, medio ambiente y digitalización entre autoridades locales de ambos países.

8. Facilitar las relaciones entre ciudadanos españoles e indios, favoreciendo los intercambios culturales y la participación de los mismos en la vida pública del país de acogida.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 2018.—**Melisa Rodríguez Hernández**, Portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Comisión de Fomento

161/003622

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre las deudas e inversiones de los puertos gallegos, para su debate en la Comisión de Fomento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 5

Exposición de motivos

La exigua minoría parlamentaria del Partido Socialista, solo 84 Diputados, le obliga a tener que hacer concesiones continuas, y en todos los ámbitos, a los partidos que le apoyaron en la moción de censura.

Lo más grave de esta situación es que, en pago de esas hipotecas contraídas, el ejecutivo socialista está adoptando algunas decisiones que suponen un agravio comparativo de los españoles que viven en unas regiones respecto a los españoles que viven en otras.

En este contexto se encuadra el anuncio en el Consejo de Política Fiscal y Financiera diciendo que el Gobierno de Pedro Sánchez asumirá la deuda financiera del Consorcio Valencia 2017, más de 350 millones de euros generados por la Copa América y Fórmula 1 en el Puerto de Valencia, a cambio de que Compromís y el propio Partido Socialista valenciano (PSPV) votaran a favor de los objetivos de déficit y deuda pública presentados por la Ministra de Hacienda; los mismos objetivos que no habían apoyado en julio.

El Grupo Parlamentario Popular considera que esta actuación rompe el principio, respetado por los distintos Gobiernos de España, de que no se condonaría nunca la deuda a ningún puerto de interés general del Estado de España, lo que situaba en condiciones de igualdad a todos ellos. En el caso de los puertos gallegos, este marco obligaba a acometer las necesarias inversiones en infraestructuras logísticas y portuarias con la prudencia y limitación de su propia capacidad de endeudamiento. Y quedan pendientes actuaciones tales como:

- Atender las necesidades de financiación de las actuaciones de Punta Langosteira, el acceso ferroviario y el aprovechamiento de los muelles interiores.
- Atender las necesidades de financiación del acceso ferroviario a la terminal ro-ro de Vigo.
- Impulsar, en condiciones similares, el acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol y la propia infraestructura de Canelillas.
- Desarrollar las infraestructuras necesarias en los puertos de Marín-San Cibrao y Vilagarcía de Arousa.

El Grupo Parlamentario Popular considera que el trato dado a los valencianos supone una afrenta y una discriminación respecto a todos los gallegos, y nos consta que hay una demanda unánime por parte de toda la ciudadanía gallega así como de las instituciones para exigir el mismo trato para los gallegos como para los valencianos.

Por estos motivos, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de España a garantizar la igualdad de trato y consideración de las diferentes autoridades portuarias gallegas respecto al recibido por Valencia, tanto asumiendo las deudas ya generadas y contraídas, como contribuyendo a la financiación de las nuevas inversiones necesarias para garantizar su operatividad y competitividad.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003623

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre financiación de inversiones en el puerto de Marín y Ría de Pontevedra, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La exigua minoría parlamentaria del Partido Socialista, sólo 84 Diputados, le obliga a tener que hacer concesiones continuas, y en todos los ámbitos, a los partidos que le apoyaron en la moción de censura.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 6

Lo más grave de esta situación es que, en pago de esas hipotecas contraídas, el ejecutivo socialista está adoptando algunas decisiones que suponen un agravio comparativo de los españoles que viven en unas regiones respecto a los españoles que viven en otras.

En este contexto se encuadra el anuncio en el Consejo de Política Fiscal y Financiera diciendo que el Gobierno de Pedro Sánchez asumirá la deuda financiera del Consorcio Valencia 2017, más de 350 millones de euros generados por la Copa América y Fórmula 1 en el Puerto de Valencia, a cambio de que Compromís y el propio Partido Socialista valenciano (PSPV) votaran a favor de los objetivos de déficit y deuda pública presentados por la Ministra de Hacienda; los mismos objetivos que no habían apoyado en julio.

El Grupo Parlamentario Popular considera que esta actuación rompe el principio, respetado por los distintos Gobiernos de España, de que no se condonaría nunca la deuda a ningún puerto de interés general del Estado de España, lo que situaba en condiciones de igualdad a todos ellos. En el caso de los puertos gallegos, este marco obligaba a acometer las necesarias inversiones en infraestructuras logísticas y portuarias con la prudencia y limitación de su propia capacidad de endeudamiento.

En el caso concreto del Puerto de Marín, es prioritario contribuir a la financiación de las infraestructuras necesarias para garantizar la competitividad futura del puerto, garantizando así que la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra reciben una compensación económica equivalente a la recibida por Valencia.

Con ello, el Grupo Parlamentario Popular da voz a la demanda unánime por parte de toda la ciudadanía gallega en general, y de los pontevedreses en particular, así como de las instituciones para exigir el mismo trato para los gallegos que el recibido por los valencianos.

Por estos motivos, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de España a garantizar la igualdad de trato y consideración de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra respecto al recibido por Valencia, liberándola de las cargas económicas que se puedan generar de las nuevas inversiones necesarias para garantizar la operatividad y competitividad de este puerto de la Ría de Pontevedra.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de agosto de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003624

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el puerto de Ferrol-San Cibrao, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

Durante los últimos años, tanto el GPP como el Gobierno del Partido Popular vienen apoyando de diversas maneras la construcción y desarrollo del Puerto de Ferrol y San Cibrao, tanto en lo referente a la construcción del muelle exterior de Canaliñas como en lo que se refiere al acceso ferroviario al mismo, además de las mejoras realizadas en los muelles interiores como la reorganización del muelle de Curuxeiras, o las mejoras en las disposiciones del puerto pesquero.

Todos estas obras fueron asumidas de manera general por la propia autoridad portuaria, con cargo a sus propios recursos económicos, implicando un importante esfuerzo económico y presupuestario que deriva en un difícil equilibrio, el cual sólo se puede mantener, como así se hace, gracias a la mejora de la gestión portuaria y al logro de un mayor movimiento de bienes y prestación de servicios.

La ordenación de estos trabajos, y su correspondiente financiación, se realizaron en el marco de las reglas manifestadas por los distintos Gobiernos de España de que no se condonaría nunca la deuda a ningún puerto de interés general del Estado de España, condiciones que eran idénticas para todos ellos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 7

Reglas que acaban de ser rotas por el Gobierno de Pedro Sánchez cuando anunció en el Consejo de Política Fiscal y Financiera que asumirá la deuda financiera generada por la Copa América y Fórmula 1 en el Puerto de Valencia.

Es por esto por lo que el Grupo Popular considera estos hechos como una afrenta y una discriminación respecto a todos los gallegos en general, y a los ferrolanos en particular, en relación al trato recibido por los valencianos, y nos consta que hay una demanda unánime por parte de toda la ciudadanía gallega así como de las instituciones para exigir el mismo trato para los gallegos como para los valencianos.

En el caso de Ferrol y San Cibrao, es prioritario atender las necesidades de financiación de acciones como Canaliñas, su acceso ferroviario y su derivado del uso de los muelles interiores de Ferrol, de modo que se permita el acceso a un trato igualitario con los demás autoridades portuarias.

Por estos motivos, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de España a garantizar un trato igualitario para los ferrolanos y mariñanos equivalente al que se ha comprometido con los valencianos y libere a la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao de las cargas económicas generadas para acometer las infraestructuras necesarias para su operatividad y competitividad.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003625

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el puerto de Vilagarcía de Arousa, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

Durante los últimos años, tanto el GPP como el Gobierno del Partido Popular han contribuido al desarrollo del Puerto de Vilagarcía de Arousa, tanto en la mejora de los medios para el tráfico de contenedores y adaptación del acceso ferroviario, como en las mejoras de los Muelles Comerciales y Ferrazo, entre otras actividades.

Todos estos trabajos han sido asumidos por la propia autoridad portuaria con cargo a sus propios recursos económicos, implicando un importante esfuerzo económico y presupuestario, que deriva en un difícil equilibrio que sólo se puede mantener, como así se hace, gracias a la mejora de la gestión portuaria y el logro de un mayor movimiento de bienes y prestación de servicios.

Estos trabajos se han llevado a cabo dentro del marco de las reglas manifestadas por los distintos Gobiernos de España de que no se condonaría nunca la deuda a ningún puerto de interés general del Estado de España, condiciones que eran idénticas para todos ellos.

Sin embargo, recientemente y como es conocido, hubo un cambio en las reglas establecidas hasta este momento, dado que el Gobierno de Pedro Sánchez anunció en el Consejo de Política Fiscal y Financiera que asumirá la deuda financiera generada por la Copa América y Fórmula 1 en el Puerto de Valencia. El Grupo Popular considera estos hechos una afrenta y una discriminación respecto a todos los gallegos y a los villagarcianos en relación al trato recibido por los valencianos, y nos consta que hay una demanda unánime por parte de toda la ciudadanía gallega así como de las instituciones para exigir el mismo trato para los gallegos como para los valencianos.

En el caso de Vilagarcía, es prioritario atender a las necesidades de financiación de las acciones llevadas a cabo y otras nuevas a emprender para garantizar la competitividad futura del puerto, de modo que se permita el acceso a la igualdad de trato con otras autoridades portuarias.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 8

Por estos motivos, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de España a garantizar la igualdad de trato y consideración de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía de Arousa respecto al recibido por Valencia, liberándola de las cargas económicas que se puedan generar de las nuevas inversiones necesarias para garantizar la operatividad y competitividad de este puerto de Pontevedra.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003627

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del Diputado y la Diputada de Compromís, Joan Baldoví Roda y Marta Sorlí Fresquet, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley, sobre la ampliación del RD 1110/2018 a más tramos de la AP-7, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El Consejo de Ministros del viernes 31 de agosto aprobó un Real Decreto (RD 1110/2018) que suprime el peaje de un tramo de la AP-7 para conductores recurrentes particulares (aquellos que realicen trayectos de ida y vuelta en este tramo, con retorno a las 24 horas y al lugar de origen, y que tengan «telepeaje»), con el fin de fomentar el uso de la autopista para tránsitos habituales. Esta supresión de peaje se articula en el trazado de la autopista entre Vilafranca Sur (Barcelona), Vinaròs (Castellón) y Alcanar (Tarragona). La vigencia de esta medida será hasta que concluyan los plazos de concesión de los tramos de autopista el 31 de diciembre de 2019.

Otro de los apartados de dicho Real Decreto establece que los grandes camiones de transporte de mercancías tienen prohibido desde el domingo 2 de septiembre, circular por varios tramos de dos carreteras convencionales, la N-340 y la N-420, a su paso por Cataluña, lo que les obliga a desviar su ruta por las autopistas paralelas AP-7 y AP-2, a cambio de rebajas de hasta un 50% en el precio del peaje. El real decreto tiene como objetivo mejorar la seguridad vial, además de rebajar la congestión y la contaminación.

Sin embargo, los vehículos pesados de gran tonelaje causan los mismos impactos negativos en todos los tramos por los que pasan. Y no se entiende que se hayan tomado estas medidas en algunos tramos de la AP-7 y no en su totalidad, ya que toda quedará liberada del actual régimen de concesión cuando finalice 2019.

Es el caso de los tramos Peníscola-Torreblanca, comprendidos entre las salidas 43 y 44, cuya alternativa es la saturada N-340, o los de la Marina y la Safor, comprendidos entre las salidas 60 y 65, cuya alternativa es la N-332, también totalmente colapsada y que atraviesa ciudades tan significativas como Oliva, que sigue sin disponer de una circunvalación.

Por todo lo anteriormente expuesto, realizamos la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a ampliar el RD 1110/2018 para que incluya en el mismo los tramos que se sitúan entre las salidas 43 y 44 y las salidas 60 y 65 de la AP-7, con las mismas ventajas para mejorar la seguridad vial, además de rebajar la congestión y la contaminación.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de septiembre de 2018.—**Joan Baldoví Roda y Marta Sorlí Fresquet**, Diputados.—**Carles Campuzano i Canadés**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 9

161/003635

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, a instancia del Diputado Jordi Salvador i Duch, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre mejoras en la N-340 a su paso por El Vendrell, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La entidad «Xarxa Vendrellenca» está realizando una campaña para exponer la problemática de movilidad y seguridad vial existente en el paso de la N-340 por El Vendrell y ha trasladado su preocupación y propuestas a todos los partidos políticos.

La Xarxa Vendrellenca es una mesa de trabajo local compuesta por organizaciones de la sociedad civil sin adscripción política como Carretera de Valls Nord, Torreblanca, Millorem Francas, El Tancat III, Vecinos del Nou Vendrell, Vecinos dels Massos y Col·lectiu d'Aturats del Baix Penedés.

Los problemas de movilidad, que afectan a todo el municipio y por extensión a todo el Baix Penedés, están principalmente generados por los accesos a la urbanización Torreblanca, situada en la confluencia de la N-340 con la rotonda que une la C32 con el acceso a la AP7.

Por un lado, existen problemas de acceso en coche a la urbanización, que se realiza desde una rotonda situada en el municipio de Vendrell en el p.k 1191 y luego con un cambio de sentido en la N340.

El elevado uso de vehículos que se acumulan para hacer un cambio de sentido genera una importante congestión, agravada por la gran confluencia de espacios de ocio (Bingo, Karting, Paintball), por ser el paso de los viandantes de la urbanización Torreblanca para acceder a los servicios de transporte interurbano y escolar del municipio del Vendrell y por ser este punto el de confluencia de los caminos de mar y montaña del municipio a través del PRC 12, por donde pasan ciclistas y senderista.

Esta confluencia genera importantes problemas de congestión para todos los vecinos del municipio, pero especialmente para los vecinos de la urbanización Torreblanca, que tienen problemas para acceder en coche a la urbanización, para llegar a la parada de autobús interurbano en dirección Barcelona y para acceder al servicio de transporte escolar. No en vano, para acceder a los servicios de transporte interurbano y escolar tienen que caminar 400 metros por el arcén de la N-340, pasar por una curva sin visibilidad para los vehículos y que carece de valla, sin iluminación y por donde hay un gran volumen de tránsito de coches y camiones de gran tonelaje a gran velocidad hasta llegar a un paso inferior.

Asimismo, hay que señalar la existencia de un importante problema de ruido para los vecinos de la calle Pardal, lindantes con dicha carretera, que afecta a la calidad de vida, tal y como ha quedado documentado en la sonometría realizada en 2016.

Ante esta problemática, el vecindario organizado en la Xarxa Vendrellenca propone construir un acceso a Torreblanca por carretera desde el ramal de acceso a C32 hacia la AP7, hasta la calle Alps de la urbanización. Este acceso permitiría acceder a los vehículos de los vecinos y del transporte interurbano y escolar cuando estos vienen desde Tarragona o salen de la autopista AP7 hacia la urbanización.

Asimismo, respecto al paso inferior situado en el p.k 1189, los vecinos plantean la expropiación del paso inferior y sus accesos, ya que en la actualidad es de propiedad privada y las mejoras realizadas por el propietario —a instancias de la unidad de carreteras de Fomento, como consecuencia de las denuncias presentadas— son insuficientes para dotar a los usuarios de seguridad. La falta de señalización vertical y horizontal en sus accesos y los cruces al mismo nivel no garantizan la seguridad de los usuarios ni a pie ni en vehículo.

Por todo lo expuesto, y en línea con las demandas efectuadas por la Xarxa Vendrellenca, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno español a:

1. Construir un acceso por carretera para la urbanización Torreblanca a través de una bifurcación en el acceso a la C32.

2. Expropiar el espacio privado del p.k 1189, donde está situado el paso inferior, para que éste pase a ser propiedad pública, y se dote de los elementos de señalización y seguridad necesarios para garantizar el uso para peatones y vehículos.

3. Estudiar la posibilidad de construir una rotonda en el p.k 1189 para dar acceso a las propiedades lindantes y que el paso inferior quede para el paso de personas a pie o bicicleta.

4. Instalar elementos que reduzcan el ruido para las viviendas de la calle Pardal de la urbanización Torreblanca.

5. Dotar una partida económica, en los próximos Presupuestos Generales del Estado, para llevar adelante estas acciones.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 7 de septiembre de 2018.—**Jordi Salvador i Duch**, Diputado.—**Joan Tardà i Coma**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana.

Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

161/003620

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre medidas para luchar contra el fraude alimentario, para su debate en la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Exposición de motivos

Según la última Encuesta Industrial de Empresas del INE, la industria de alimentación y bebidas cuenta en nuestro país con 28.101 empresas (el 14% del sector industrial español) que dan empleo a 353.965 personas (el 18% del sector industrial y el 2% del empleo total del país) y aportan 19.721 millones de euros de valor añadido, lo que supone el 1,9% del PIB español y el 15,5% del sector industrial. La industria alimentaria integra a los eslabones determinantes en el conjunto de la cadena agroalimentaria, ya que transforma más del 70% de la producción agraria y permite el suministro de más de 120 millones de raciones de comida diarias. El gasto total de los hogares españoles en alimentación, según el Informe del Consumo de Alimentación en España para el año 2017, asciende a 67.490,78 millones de euros. Es, por tanto, un sector que representa un sólido motor para la economía nacional.

Los estudios señalan que la preocupación de los españoles se centra en los alimentos saludables (61% de los encuestados), la pérdida de sabor (35%) y los efectos medioambientales derivados del actual sistema alimentario (24%) y son las principales motivaciones a la hora de cambiar sus hábitos hacia una alimentación más saludable. Lograr una alimentación segura, saludable y sostenible debería ser una prioridad absoluta del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Si bien el control de la calidad y la seguridad alimentaria es cada vez potencialmente mayor gracias a los avances tecnológicos, periódicamente aparecen casos que generan desconfianza en los consumidores. El fraude alimentario es, en sentido amplio, el incumplimiento intencionado de la legislación alimentaria con respecto a la oferta de productos, en aspectos como la cantidad, la identidad, la calidad, la conservación o la pureza de los mismos, y es susceptible de llevarse a cabo en cualquiera de las fases de la cadena alimentaria. Estas prácticas alarman a los consumidores, a las autoridades y también en la propia industria alimentaria, que ve mermada su imagen y confianza.

Según el «Food Fraud Report» de la Unión Europea, en 2016 se produjeron 156 casos de fraude, la mayoría de ellos relacionados con importaciones ilegales, no declaradas o no conformes con la documentación exigida en la UE, así como con etiquetado incorrecto o composición no acorde con la regulación de la Unión Europea. El sector agroalimentario es el gran perjudicado por el fraude alimentario, puesto que afecta a su reputación e influye en la confianza de los consumidores. Ejemplos como los sucedidos recientemente en el mercado del queso, el jamón, el embutido y los productos cárnicos en general (por ejemplo, la carne de buey), o el vino, además de otros como el atún rojo, ha hecho saltar las alarmas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 11

En este sentido, hemos tenido noticia recientemente de la denuncia, por parte de diferentes asociaciones agrícolas, de un supuesto fraude a gran escala en el mercado del queso, concretamente en los elaborados con mezclas de distintos leches. Según se denuncia, en estos lácteos se están elevando los porcentajes de leche de vaca al tiempo que se rebajan los de cabra y oveja «de forma significativa». Desde la Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores (Asaja) se han señalado los perjuicios que, para el consumidor, podrían tener estas prácticas. Los hogares españoles destinaron un 3,80% de su gasto de compra de alimentación y bebidas a la compra de quesos, lo que implica un gasto per cápita de 56,27 euros por persona y año. La ingesta media realizada por persona y año se sitúa en los 7,66 kilos.

Por otra parte, se han hallado en Extremadura y Valencia cientos de toneladas de jamón, embutido y otros productos cárnicos caducados o en mal estado, con anomalías en las etiquetas o en la documentación de trazabilidad, lo que ha dado inicio a operativos de la Guardia Civil a nivel nacional, que implican a las comandancias de varias comunidades autónomas. Como consecuencia, se han abierto dos casos por delitos contra la salud pública, por la carne en mal estado, y estafa y falsedad documental, por la manipulación de los documentos que acreditan la trazabilidad de la carne o el etiquetado, para enmascarar y tratar de poner de nuevo en circulación productos cuya fecha de consumo preferente ha expirado y deben ser destruidos. Los hogares destinan a la compra de carne un 21,05% del presupuesto asignado por hogar para alimentación y bebidas, invirtiendo por persona y año 311,6 euros; el consumo per cápita se sitúa en 47,6 kilos por persona y año; y el consumo doméstico de total carne retrocede es de 2.170,73 millones de kilogramos. El consumo per cápita de jamón curado y paleta es de 2,04 kilos por persona y año.

Finalmente, la Guardia Civil ha desmantelado una organización dedicada a la falsificación, distribución y venta de vinos: en algunos casos, se han llegado las botellas por 100 veces su precio real. Ha habido detenidos e imputados por los delitos de pertenencia a organización criminal, contra la propiedad industrial, contra la salud pública, estafa y blanqueo de capitales en una operación desarrollada en A Coruña, Madrid y Málaga. Los hogares españoles destinan a la compra de vinos el 1,49% de su presupuesto para alimentación y bebidas, lo que supone un gasto per cápita de 22,02 euros por persona y año, siendo el consumo medio de 8,11 litros por persona y año.

En un contexto como el actual, la demanda de transparencia e información sobre lo que comemos, así como la prevención y la lucha contra el fraude y la seguridad alimentaria, hacen imprescindible que las Administraciones tomen medidas que garanticen la calidad de los alimentos que se ofrecen a los consumidores.

Teniendo presente lo anterior, el Grupo Parlamentario Ciudadanos presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Solicitar a los Servicios de Control de la Calidad y Defensa contra Fraudes de las comunidades autónomas que aumenten los controles sobre el fraude alimentario, así como impulsar mejoras en las medidas de supervisión de la calidad de los productos alimentarios en el seno de la Mesa de Coordinación de la Calidad Alimentaria, en el marco de una alimentación segura, saludable y sostenible.

2. Mejorar la trazabilidad de los productos alimentarios, estudiando las distintas opciones, fórmulas y mecanismos ya empleadas con éxito en otros países en este ámbito (tales como la emisión de certificados digitales o los controles independientes), evitando que supongan una barrera excesiva para los operadores y garantizando el derecho de información a los consumidores.

3. Garantizar el cumplimiento de los requisitos de calidad adicional de los productos de calidad diferenciada (Denominación de Origen Protegida, Indicación Geográfica Protegida y Especialidades Tradicionales Garantizadas) antes de su comercialización, con el fin de luchar contra la competencia desleal y el fraude en estos sectores.

4. Reforzar las actuaciones de la Guardia Civil (en colaboración con otros cuerpos policiales de la Unión Europea, si procede) en materia de prevención y persecución del fraude alimentario, así como fomentar las acciones de cooperación que esta lleva a cabo con las industrias alimentarias.

5. Evaluar y actualizar el Plan Nacional de Control Oficial de la Cadena Alimentaria (2016-2020), mejorando la transparencia y fomentando la cooperación entre las distintas Autoridades competentes,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 12

reduciendo los riesgos presentes en los alimentos de manera que se certifique adecuadamente que los alimentos que llegan a los ciudadanos son seguros y de calidad.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 2018.—**Miguel Ángel Garaulet Rodríguez y María Sandra Julià Julià**, Diputados.—**Melisa Rodríguez Hernández**, Portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

161/003629

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, 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 su debate en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente sobre las medidas urgentes para combatir el cambio climático en Canarias.

Exposición de motivos

En febrero del año 2018 el Gobierno de Canarias daba a conocer las medidas que ha puesto en marcha para mitigar los efectos del cambio climático en el Archipiélago mediante su inclusión en un dossier documental que el Ministerio de Medio Ambiente hizo llegar a la Organización de las Naciones Unidas (CN7). Sin embargo, lo que ha revelado la información compilada por el Ejecutivo Autonómico, aparte de un volumen informativo insignificante o inexistente en relación al aportado por el resto de Comunidades, es la falta de propuestas que desde las Islas se están implementando en los últimos años con este fin. De hecho, la mayoría de las iniciativas que han sido trasladadas a este organismo internacional datan del año 2013, y no hacen sino reproducir el marco definido en 2009 dentro de la Estrategia de Lucha contra el Cambio Climático definida por la desaparecida Agencia Canaria de Desarrollo Sostenible y Cambio Climático de Canarias, que ya no existe.

La falta de objetivos concretos, las carencias en la metodología y la falta de plazos precisos para su aplicación, además de la ausencia de recursos económicos para desarrollar las medidas que han sido remitidas a la ONU, dan muestra del escaso interés que este asunto concita para el Gobierno Canario. A decir verdad, ni siquiera existe un órgano de coordinación política que se ocupe de manera específica a estas labores y trabaje de manera conjunta con los diferentes niveles institucionales que poseen las Islas. Lo que ha provocado que el Archipiélago sea uno de los pocos territorios de la Unión Europea que todavía no posee ni un Plan Energético propio adaptado a las Islas ni una estrategia delimitada de carácter regional para combatir los efectos del Cambio Climático. Mientras, el Observatorio Canario del Cambio Climático no termina de arrancar tras tres años sucesivos de anuncios por parte del ejecutivo canario y a pesar de que ya se ha cumplido un año desde su presentación pública sin que estuviera reglamentado legalmente. A día de hoy, el Observatorio no existe porque no se ha aprobado el imprescindible Reglamento legal que lo estructure y dinamice.

Por si esto fuera poco, en el mes de diciembre del mismo año, el que fuera coordinador del Observatorio Canario de Cambio Climático, Ezequiel Navío, presentó un informe dirigido a la actual viceconsejera de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias en el que acusaba a la administración de tener completamente desprotegido al Archipiélago ante cualquier emergencia social que pueda producirse a consecuencia del Cambio Climático.

Numerosos incidentes avalan la inacción de las autoridades insulares que denuncian con insistencia la comunidad científica establecida en las Islas a través de este tipo de estudios. Los más recientes se han materializado en lamentables fenómenos de contaminación costera, niveles inaceptables de emisión de gases de efecto invernadero, el aumento impartible de los indicadores que miden la salud del ecosistema insular y la aprobación de planes y normativas en materia de ordenación del territorio y uso del suelo que no tienen en cuenta las recomendaciones internacionales para luchar contra el cambio climático ni las condiciones especiales del Archipiélago, tanto de naturaleza ambiental como económica, social y cultural. En este sentido, el Gobierno de Canarias impulsa en la actualidad macroproyectos para introducir a gran escala nuevas infraestructuras de hidrocarburos como fuente energética, algo inasumible desde los compromisos de descarbonización de la economía y de la energía que las administraciones europeas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 13

deben acometer para reducir el calentamiento global. Canarias es un territorio modélico en el potencial europeo de generación de energías limpias y renovables, y es un auténtico contrasentido continuar invirtiendo en crear nuevas infraestructuras de hidrocarburos en las Islas para beneficiar intereses privados muy particulares.

Por estas razones, hemos decidido presentar la siguiente batería de acciones, destinadas a enmendar, en el ámbito de las competencias del Estado, una situación que se ha vuelto alarmante y que requiere, por tanto, de medidas urgentes que logren corregir las carencias que, en este sentido, manifiestan las Islas. Estas acciones irían encaminadas a gravar por la vía impositiva la huella antrópica generada por el sector económico más pujante de la economía insular: el turismo; el establecimiento de incentivos fiscales a las entidades que cumplan con la normativa existente, desde el ámbito comunitario al municipal, en materia de sostenibilidad; el desarrollo de medidas de recuperación del medio natural canario; el aumento de la financiación destinada a la puesta en marcha de trabajos concretos destinados a combatir el cambio climático, etcétera.

Por todo ello el Grupo Parlamentario presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«1. Instar al Gobierno del Estado a que garantice que, en el territorio que comprende la Comunidad Autónoma de Canarias, se cumplen sin excepción las Directivas 2004/101/CE, 2008/98/CE, 2008/101/CE y 2009/28/CE de la Unión Europea en materia de lucha contra el cambio climático, reducción de las emisiones de CO₂ y aumento del uso de energías renovables.

2. Instar al Gobierno del Estado a re-orientar su política energética de manera irreversible hacia el uso creciente de energías renovables, incentivando a través de los sistemas públicos de financiación y mediante la modificación de la normativa de autofinanciación, a los sectores y actividades energéticas prioritarias para obrar esta transición, especialmente en Comunidades Autónomas como la canaria, que contribuyan a la sostenibilidad de su medio natural y desincentiven la inversión en energías contaminantes, como por ejemplo, el uso de hidrocarburos.

3. Instar al Gobierno del Estado a que incluya en el proceso de modificación de la Ley 19/1994, del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, actualmente en curso, incentivos a la inversión para todas aquellas entidades que, al desarrollar su actividad económica en el Archipiélago, contribuyan a la sostenibilidad ambiental y la reducción de la huella de carbono a través de la generación, distribución y autoconsumo de energías renovables, la preservación de los acuíferos insulares, la desalación y depuración de aguas mediante el uso de energías limpias y la producción agroalimentaria ecológica, así como la diversificación de su modelo productivo a través del aumento de sus cotas de soberanía energética y alimentaria.

4. Instar al Gobierno del Estado a garantizar la financiación, a través de los Presupuestos Generales del Estado, del sistema e infraestructuras públicas de transporte terrestre existentes en el Archipiélago, con el objetivo de atender a las especiales circunstancias de la Comunidad Autónoma de Canarias y su naturaleza insular, promoviendo, además de su gestión pública y directa, la aplicación de fórmulas que implementen sus niveles de sostenibilidad ambiental, como, por ejemplo, aumentando la presencia en el parque móvil de las Islas la presencia de vehículos de transporte colectivo y privado no contaminantes debidamente categorizados por los distintivos ambientales que otorga la Dirección General de Tráfico.

5. Instar al Gobierno del Estado a promover a todos los niveles la lucha contra el cambio climático a través de la participación ciudadana y científica para definir fórmulas adaptadas que redunden en una mayor eficacia ambiental, racionalidad económica y aceptación social de los riesgos de esta problemática, garantizando la aplicación de los principios de información, transparencia y participación en las actividades que llevan a cabo las Administraciones Públicas en esta materia, fomentando la educación ambiental en todas las etapas educativas y en todos los ciclos vitales, con el fin de sensibilizar e involucrar activamente a la población.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de septiembre de 2018.—**María del Carmen Pita Cárdenes**, Diputada.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Conferderal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 14

161/003634

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, a instancia de los Diputados Xavier Eritja Ciuró y Joan Capdevila i Esteve al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el traspaso a las Comunidades Autónomas de los fondos de los Planes de Desarrollo Rural, para su debate en la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Exposición de motivos

Se conoce como desarrollo rural el conjunto de políticas o acciones gubernamentales y no gubernamentales destinadas a la promoción y la consolidación de la calidad de vida en las zonas rurales. En concreto, las políticas públicas de desarrollo rural están presentes en muchos estados y a diferente escala de poder. Desde organismos mundiales y multilaterales como la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) o el Banco Mundial, hasta organizaciones comunitarias como la Unión Europea o en el caso del Estado español, las políticas estatales y las autonómicas.

En el caso del Estado español y de Catalunya, parte de las políticas de desarrollo rural están enmarcadas por las políticas comunitarias fijadas desde la Unión Europea. La cual, mediante diferentes elementos como son los programas de desarrollo rural (PDR) dentro de la Política Agraria Común (PAC) fijan las directrices y los presupuestos para dichas políticas.

El caso de los PDR son planes de carácter plurianual, definidos a nivel regional, según argot comunitario, que tienen como objetivo establecer un programa de ayudas, adaptadas a la realidad y especificidad de cada territorio, que contribuya a mejorar la competitividad de las empresas agrícolas y ganaderas, a fomentar la aplicación de prácticas sostenibles en su actividad productiva, pero también, a través de la metodología LEADER, a dinamizar la economía local a través de las necesidades que el mismo territorio identifique. Todo ello para contribuir al desarrollo rural.

El programa plurianual del PDR de Catalunya 2014-2020 prevé una mayor integración entre las políticas de la Unión Europea y las zonas rurales con el objetivo de cumplir con los objetivos de la estrategia Europa 2020:

- la competitividad de la agricultura
- la gestión sostenible de los recursos naturales
- un desarrollo territorial equilibrado en las zonas rurales

Este programa se financia con las aportaciones del Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER), fondos de la Administración General del Estado (AGE) y de la Generalitat de Catalunya. La aportación de los fondos de la Administración General del Estado es lineal para todo el período, y en el caso del programa de Catalunya es de 7.064.003€/año. Y, disponer de ellos, depende de la transferencia de fondos de la Administración General del Estado a las Comunidades Autónomas una vez aprobados en reunión de la Conferencia Sectorial. Los fondos correspondientes al año 2018 se aprobaron en la reunión de la Conferencia Sectorial Agricultura con las Comunidades Autónomas de 10 de julio de 2018.

Se trata pues de una demora en la transferencia de fondos que la Generalitat de Catalunya y otras Comunidades Autónomas no pueden adelantar dadas las estrictas reglas del déficit público y las restricciones presupuestarias, causando por tanto un importante perjuicio hacia el administrado y perjudicando por tanto una de las políticas públicas básicas para el desarrollo rural, la cohesión territorial y la viabilidad económica de las explotaciones agrícolas y ganaderas de Catalunya y el resto del Estado.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno español a:

1. Proceder de manera urgente al traspaso de fondos relativos a los Planes de Desarrollo Rural del año 2018 a las Comunidades Autónomas.
2. Aprobar los fondos relativos a los Planes de Desarrollo Rural del año 2019 y siguientes hasta el final del período.

3. Proceder al traspaso de los Planes de Desarrollo Rural a las Comunidades Autónomas durante el primer trimestre de cada año para facilitar que se pueda hacer efectivo el pago de las ayudas incluidas dentro de los programas de desarrollo rural, especialmente, teniendo en cuenta lo que dispone el artículo 75.1 del Reglamento (UE) 1306, y el artículo 2.7 del Reglamento (UE) 2393/2017, que estas ayudas se deberán pagar, a partir del año de solicitud 2019, entre el 1 de diciembre y el 30 de junio del año natural siguiente.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 7 de septiembre de 2018.—**Francesc Xavier Eritja Ciuró y Joan Capdevila i Esteve**, Diputados.—**Joan Tardà i Coma**, Portavoz del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana.

Comisión de Sanidad, Consumo y Bienestar Social

161/003628

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley para avanzar en la estrategia de salud pública tendente a la eliminación de la hepatitis C en España, para su debate en la Comisión de Sanidad, Consumo y Bienestar Social.

Exposición de motivos

La hepatitis C es prevalente en todo el mundo. Sin embargo, las regiones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) más afectadas son las del Mediterráneo Oriental y Europa, con una prevalencia del 2,3% y 1,5% respectivamente. España, por tanto, se encuentra entre los países con una mayor prevalencia de la enfermedad y próximo a países con alta presencia también. Aproximadamente un 15-45% de las personas infectadas elimina el virus espontáneamente en un plazo de seis meses, sin necesidad de tratamiento alguno. El 60-80% restante desarrollará infección crónica, y en estos casos el riesgo de cirrosis hepática a los 20 años es del 15-30%.

Dado que la infección aguda por el VHC es generalmente asintomática, pocos son los casos diagnosticados en la fase aguda. A menudo, la infección crónica por el VHC también queda sin diagnosticar porque se mantiene asintomática hasta décadas después, cuando aparecen síntomas secundarios al daño hepático grave.

La infección con el VHC se diagnostica en dos etapas:

- La detección de anticuerpos anti-VHC con una prueba serológica revela la infección.
- Si los anticuerpos anti-VHC son positivos, para confirmar la infección crónica se necesita una prueba que detecte el ácido ribonucleico (RNA) del virus. Ello es así porque un 30% de las personas infectadas por el VHC eliminan espontáneamente la infección mediante una respuesta inmunitaria fuerte, sin necesidad de tratamiento, y aunque ya no estén infectadas seguirán teniendo los anticuerpos anti-VHC positivos.

En mayo de 2016, la Asamblea Mundial de la Salud adoptó la primera Estrategia mundial del sector de la salud contra la hepatitis vírica, 2016-2021, que destaca la función crucial de la cobertura sanitaria universal y cuyas metas están alineadas con las de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. El objetivo final es eliminar las hepatitis víricas como problema de salud pública, y las metas consisten en reducir los casos incidentes en un 90% y la mortalidad en un 65% de aquí a 2030 a nivel global. La Estrategia también define las medidas que han de adoptar los países y la Secretaría de la OMS para alcanzar dichas metas. Para ello, el enfoque de salud pública, junto con la reducción de precios de los medicamentos y la financiación sostenible, y el desarrollo de los sistemas de información necesarios para la vigilancia de la enfermedad y la evaluación y adaptación de los programas de eliminación de la infección, son tres de las cinco estrategias clave.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 16

El diagnóstico precoz puede prevenir problemas de salud derivados de la infección, y también la transmisión del virus. La OMS recomienda el cribado en personas que puedan correr un alto riesgo de infección.

Los grupos de población más expuestos al riesgo de infección por el VHC son:

- los consumidores de drogas inyectables;
- los consumidores de drogas por vía intranasal;
- los receptores de productos sanguíneos infectados, y los pacientes sometidos a intervenciones invasivas en centros sanitarios durante los años (en el caso de España) cuyas prácticas de control de la infección no eran suficientes para eliminar el riesgo de contagio;
- los niños nacidos de madres infectadas por el VHC;
- personas cuyas parejas sexuales están infectadas por el VHC;
- personas infectadas por el VIH;
- hombres que tienen sexo con hombres;
- reclusos o ex-reclusos, y
- personas que hayan tenido tatuajes o perforaciones ornamentales (piercings).

Todos los países están haciendo esfuerzos para combatir esta infección, particularmente desde que existen tratamientos altamente eficaces, como son los antiretrovirales de acción directa (AAD). De acuerdo con la OMS, el 86 % de los países evaluados han establecido metas nacionales de eliminación de la hepatitis y más del 70 % han empezado a elaborar planes nacionales en esta esfera para ofrecer acceso a servicios eficaces de prevención, diagnóstico, tratamiento y atención. Así quedó de manifiesto en la aún reciente Cumbre Mundial celebrada en Río de Janeiro del 1 al 3 de noviembre de 2017 con el lema: «La aplicación de la estrategia mundial del sector de la salud contra las hepatitis víricas: hacia la eliminación de las hepatitis como amenaza para la salud pública».

España con su Plan Estratégico para el Abordaje de la Hepatitis C iniciado en abril de 2015 ha hecho un esfuerzo enorme en el tratamiento de la población diagnosticada en España. De acuerdo a datos oficiales del Gobierno comunicados el pasado 28 de julio de 2018 con motivo del Día Mundial contra la Hepatitis C, se habrían tratado ya 110.674 pacientes, habiéndose extendido a partir de junio de 2017 el tratamiento con los nuevos fármacos a todos los pacientes, incluidos aquellos con fibrosis F0 y F1. Ello representa una tasa de tratamiento de 16,13 por 10.000 habitantes, la mayor tasa de todos los países europeos (más del doble que Francia o Alemania, y más de cuatro veces mayor que Reino Unido). Según la explotación de los datos de 29.076 pacientes, contenidos dentro del registro nacional de pacientes puesto en marcha con motivo del plan, se consiguen tasas de respuesta vira) sostenida a las 12 semanas superiores al 95 %.

Sin embargo, la actualización del Plan Estratégico realizada en 2017 se centró exclusivamente en la puesta al día de la estrategia de tratamiento clínico: criterios de indicación de tratamiento, elección de medicamentos, y pautas de duración de los tratamientos. Resta avanzar en una estrategia planificada y coordinada entre las Comunidades Autónomas y el resto de administraciones sanitarias involucradas (mutualidades de funcionarios, administración penitenciaria, ...) para atajar la transmisión y reinfección del virus. Para ello los programas de prevención selectiva y una adecuada estrategia de búsqueda activa de casos resulta de primera importancia.

Precisamente según datos de un estudio reciente publicado en España, la reinfección por hepatitis C en coinfectados por VIH y que se habían curado tras tratarse con AAD es casi 30 veces más frecuente en hombres que mantienen sexo con hombres, de ellos un número significativo personas que practican el chemsex. Ello demuestra que no es suficiente para lograr la eliminación de la infección tratar a pacientes diagnosticados, si ello no va de la mano de actuaciones encaminadas a luchar contra los reservorios del virus y evitar prácticas de riesgo de la transmisión.

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. Actualizar el Plan Estratégico para el Abordaje de la Hepatitis C en España, para incorporar el enfoque de salud pública en consonancia con la Estrategia Mundial de la OMS, desarrollando planes

efectivos y coordinados orientados al diagnóstico, tratamiento y prevención de la infección con el fin de conseguir la eliminación de la Hepatitis C en España antes de 2030.

2. Determinar los criterios y pruebas recomendadas para la búsqueda activa de personas infectadas de hepatitis C, de acuerdo a la información de la encuesta de seroprevalencia realizada en España y a las recomendaciones de las organizaciones sanitarias internacionales.

3. Avanzar en el acceso universal al tratamiento de hepatitis C con los nuevos medicamentos, en especial en aquellas poblaciones que aun presentan menores tasas de tratamiento y son precisamente las que presentan mayores riesgos de transmisión de la enfermedad, fijando un precio justo de los medicamentos ajustado al nuevo contexto de disponibilidad y competencia.

4. Incorporar a la Atención Primaria y a los servicios de Salud Pública como principales actores en la Estrategia actualizada del Plan, sin menoscabo del adecuado apoyo de los servicios especializados hospitalarios necesarios.

5. Incorporar a representantes de los pacientes y afectados en los comités de seguimiento del Plan.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de septiembre de 2018.—**Jesús María Fernández Díaz, María Guadalupe Martín González y Miriam Alconchel Gonzaga**, Diputados.—**Rafael Simancas Simancas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

161/003630

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la amaxofobia o fobia a conducir, para su debate en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Exposición de motivos

Según los datos de RACE, cerca del 30% de los conductores en nuestro país (en su mayoría, mujeres) sufre amaxofobia o fobia a conducir. De estos, un 12% se vería totalmente incapaz de conducir. Según el «II Informe sobre Amaxofobia» (2011), elaborado por el Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE, en España unos 8,5 millones de personas (el 33% de la población con carné de conducir) reconoce tener miedo a conducir en ciertas circunstancias, cifra que se reduce a 1,5 millones de personas (el 6% de conductores) si hablamos de afectados por amaxofobia incapacitante, es decir, aquella que impide ponerse al volante.

A grandes rasgos, las personas afectadas se pueden clasificar en tres grandes grupos: por un lado, aquellas que abandonaron la conducción tras obtener el carnet de conducir (personas que, con el carnet, no han conducido con frecuencia) o conductores noveles con inseguridad; por otra parte, conductores habituales con experiencia que sufren estrés por aspectos ajenos a la conducción pero que comienzan a sufrir episodios de ansiedad al volante; y, finalmente, los conductores que han sufrido alguna experiencia traumática (como por ejemplo, un accidente de tráfico) y a partir de ese momento han dejado de conducir o han limitado el uso del coche.

Los síntomas habituales van desde el nerviosismo a la ansiedad, pasando por la dificultad para respirar, la sudoración de manos, el aumento del ritmo de las palpitaciones, temblores en extremidades o dolores musculares. En un sentido más amplio, las personas afectadas pueden sentir miedo y se ven incapaces de afrontar la conducción.

La DGT se ha hecho eco de esta fobia, por ejemplo, en el número 238 de su revista «Tráfico y Seguridad Vial». Según se apunta, la amaxofobia se trata con una terapia clásica de exposición progresiva a los miedos. En primer lugar, se debe identificar el problema y tomar conciencia, detectando el origen y la intensidad de la amaxofobia. Posteriormente, con la ayuda de un especialista, se debe llevar a cabo el afrontamiento y el control de la fobia, para reducir la ansiedad y los pensamientos catastrofistas mediante la relajación. Llegado a este punto, se pueden realizar cursos de perfeccionamiento de la conducción que

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 18

permitan a la persona afectada enfrentarse a situaciones reales, con el objetivo de que el conductor se vaya enfrentando progresivamente a las situaciones del tráfico que le ocasionan ese temor, aumentando la confianza.

En estos cursos, muchas veces es necesaria la combinación de tratamientos multidisciplinarios, lo que a veces no está al alcance de todas las personas. Sin embargo, gracias a las ayudas de la DGT, se organizan cursos de amaxofobia gratuitos para que las víctimas de accidentes de tráfico puedan superar esta fobia. Estas iniciativas fueron premiadas por la plataforma Ponle Freno como «Mejor Acción en Seguridad Vial».

Tal y como señala la DGT, la novedad más reciente en estos tratamientos es el uso de la realidad virtual: así, tras la fase de relajación y control del miedo y de la ansiedad, y antes de la exposición progresiva en la vida real, la persona afectada se puede enfrentar a aquellas situaciones que le producen miedo en escenarios virtuales.

Por otra parte, conviene recordar que el programa 132B-Seguridad Vial de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 incluye un total de 1.111.180 euros en transferencias de capital (a Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y resto de entidades del Sector Público Estatal; a Comunidades Autónomas; a empresas privadas; y a familias e instituciones sin fines de lucro) para financiar proyectos de investigación sobre seguridad vial.

Así, por ejemplo, en la Resolución de 29 de diciembre de 2016, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba la convocatoria para la concesión de subvenciones para el desarrollo de proyectos de investigación en el área de tráfico, movilidad y seguridad vial, correspondientes al ejercicio 2017, se recogen diversas líneas y prioridades de investigación financiables con cargo a esta partida.

Si bien la Prioridad 4 («Nuevos retos de aprendizaje aplicados al conductor. Aprendizaje virtual y contexto socio-familiar. Obtención gradual del permiso de conducción») podría albergar proyectos de investigación, desarrollo e innovación sobre la amaxofobia o fobia a la conducción, dada su prevalencia, parece conveniente incorporar el estudio de la amaxofobia y sus tratamientos entre las líneas y prioridades de investigación de la DGT.

Teniendo presente lo anterior, el Grupo Parlamentario Ciudadanos presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Incrementar el apoyo a la organización de cursos de conducción para víctimas de accidentes de tráfico que sufren amaxofobia o miedo a conducir.

2. Impulsar proyectos de investigación, desarrollo e innovación sobre la amaxofobia o fobia a la conducción, así como incorporar la amaxofobia entre las líneas y prioridades de investigación incluidas en el marco de los proyectos de investigación en el área de tráfico, movilidad y seguridad vial y en los planes de investigación de la DGT.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de septiembre de 2018.—**María Sandra Julià Julià, Diego Clemente Giménez e Irene Rivera Andrés**, Diputados.—**Miguel Ángel Gutiérrez Vivas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

161/003631

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre vehículos de movilidad personal, para su debate en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Exposición de motivos

Tradicionalmente, el tráfico urbano ha diferenciado entre peatones y vehículos de motor. Según esta clasificación, a los primeros se les ha asignado como espacio fas aceras y a los segundos las calzadas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 19

Sobre esta separación se han establecido las principales normas de tráfico que rigen en las ciudades (restricciones, señalización, prioridades de paso, prohibiciones, etcétera).

Sin embargo, las nuevas tecnologías han favorecido la aparición de soluciones de movilidad urbana que favorecen los desplazamientos peatonales mediante el uso de nuevos modelos de vehículos que rompen esta tradicional división, como los vehículos de movilidad personal. Estos vehículos pueden definirse como aquellos «capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico». Un ejemplo de este tipo de vehículos son los patinetes eléctricos: un modo de transporte ligero, fácil de conducir y plegar y, lo más importante, con una autonomía mejorada y ampliable, que ha llevado a muchos ciudadanos a cambiar su forma de moverse por la ciudad.

Estos vehículos, en algunos casos, ostentan una masa superior a la de las personas (la DGT contempla una horquilla que va desde un masa menor de 25 kilos a una masa menor de 300 kilos) y se mueven a una mayor velocidad que los peatones, pudiendo alcanzar los 45 kilómetros por hora. Se clasifican en función de estas características y de la altura y los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello.

Como consecuencia de su masa y velocidad, y por carecer hasta el momento de un espacio propio en las vías, los vehículos de movilidad personal pueden generar situaciones de riesgo, al compartir el espacio urbano con el resto de usuarios. En este sentido, el Defensor del Pueblo considera lo siguiente:

«una cuestión es que [...] dichos vehículos no estén autorizados a circular por las aceras y otra bien distinta es que, de hecho, lo hagan. Así, y como esa Administración (el Ayuntamiento de Madrid) a través de la Policía Municipal puede perfectamente comprobar, es frecuente y habitual ver circular por el centro de la ciudad, principalmente en la zona del casco histórico, el desplazamiento de este tipo de vehículos por las aceras junto con los peatones, circunstancia que fue la que dio lugar precisamente al planteamiento de la queja por el Sr.

[...].

El uso compartido de las aceras entre estos vehículos y los peatones de todas las edades resulta cuando menos complicado y un riesgo evidente para todos los usuarios de este espacio, especialmente para las personas de edad avanzada y para los niños, teniendo en cuenta la falta de exigencia de requisitos previos para su manejo.

De acuerdo con lo que dispone la Instrucción de la DGT antes citada, en lo que afecta a los permisos o licencias de circulación y conducción, los VMP no son vehículos de motor y por tanto no requieren de autorización administrativa para circular, por lo que no cabe exigir al usuario la titularidad de permiso o licencia de conducción, ni cabe exigir tampoco conocimientos previos para su uso. Ahora bien, precisamente por esta falta de exigencia de autorización, las posibilidades de incurrir en una utilización imprudente o negligente han de ser necesariamente ponderadas por las Administraciones Públicas competentes.»

A ello, la institución añade el hecho de que, al no tener la consideración de vehículos de motor, el aseguramiento de este tipo de artefacto no resulta obligatorio, lo que implica la imposibilidad de atribuir y exigir responsabilidades por los daños que con los mismos se ocasionen.

Por tanto, en marzo de 2017, el Defensor del Pueblo formuló al Ayuntamiento de Madrid la Recomendación de «Elaborar la correspondiente normativa que incluya las autorizaciones, condiciones de uso, aseguramiento y limitaciones de circulación de los Vehículos de Movilidad Personal en el término municipal de Madrid, en aras a garantizar la seguridad de todos los usuarios de los espacios públicos urbanos de la ciudad».

En cualquier caso, la Dirección General de Tráfico propuso, en noviembre de 2016, una serie de criterios en tanto no fuera elaborada una normativa específica, recordando que los vehículos de movilidad personal no pueden ser asimilados a la figura del peatón, por lo que no puede hacerse uso de ellos en las aceras y espacios reservados a este, y que, por otra parte, tampoco pueden ser catalogarlos como vehículos de motor, ya que su configuración y exigencias técnicas no permiten obtener las correspondientes homologaciones para ser considerados de este modo.

En este sentido, la Instrucción 16/V-124 establece que los vehículos de movilidad personal pueden ubicarse físicamente en el ámbito de la calzada, siempre que se trate de vías expresamente autorizadas por la autoridad local, que, no obstante, podrá autorizar su circulación por aceras, zonas peatonales, parques o habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 20

(relativas a masa, velocidad y servicio al que se destinan) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. Concretamente, se señala que «establecerán limitaciones a la circulación en las vías urbanas, dependiendo, de la velocidad máxima por construcción, masa, capacidad, servicio u otros criterios que se consideren relevantes».

El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible y para promover la concertación de las distintas Administraciones Públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos. En las comunidades autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible en las vías urbanas. Por ello, y dadas sus funciones, este órgano se estima el adecuado para estudiar planes de actuación conjunta en vías urbanas para los vehículos de movilidad personal en base a la catalogación técnica y jurídica y la normativa aplicable a los vehículos de movilidad personal establecida en la Instrucción 16/V-124.

Teniendo presente lo anterior, el Grupo Parlamentario Ciudadanos presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a estudiar, en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, planes de actuación conjunta en vías urbanas para los vehículos de movilidad personal, especialmente los de tipo A (monociclos eléctricos, hoverboards, patinetes eléctricos...) y de tipo B (segways), en base a la catalogación técnica y jurídica y la, normativa aplicable a los vehículos de movilidad personal establecida en la Instrucción 16/V-124.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de septiembre de 2018.—**María Sandra Julià Julià, Diego Clemente Giménez e Irene Rivera Andrés**, Diputados.—**Miguel Ángel Gutiérrez Vivas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

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, 11 de septiembre de 2018.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Comisión de Fomento

181/001213

Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento

Diputada doña Eva García Sempere

Dirigida al Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 21

Texto:

¿Cuándo está previsto concluir definitivamente las obras para la supresión del naso a nivel del municipio de Benalúa en Granada?

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de septiembre de 2018.—**Eva García Sempere**, Diputada.

Comisión de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

181/001211

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, a iniciativa de su Diputada doña Yolanda Díaz Pérez, de conformidad con lo establecido en el artículo 189 del Reglamento, presenta la siguiente pregunta oral para su respuesta en la Comisión de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social.

¿Cuándo tiene previsto el Gobierno extender al resto de prestaciones de la Seguridad Social la medida contemplada en el Real Decreto 950/2018, de 27 de julio, únicamente para la prestación de desempleo, en sentido de computar para el devengo de las prestaciones todos los días que la persona trabajadora con contrato a tiempo parcial vertical está en situación de alta, en lugar de computar únicamente los días de trabajo efectivo?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de septiembre 2018.—**Yolanda Díaz Pérez**, Diputada.

181/001212

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, a iniciativa de su Diputada doña Yolanda Díaz Pérez, de conformidad con lo establecido en el artículo 189 del Reglamento, presenta la siguiente pregunta oral para su respuesta en la Comisión de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social.

¿Cuándo tiene previsto el Gobierno ratificar el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre trabajo en la pesca número 188, que ya ha entrado en vigor el 16 de noviembre de 2017?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de septiembre 2018.—**Yolanda Díaz Pérez**, Diputada.

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA

184/037388

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indice respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta al Gobierno con respuesta escrita.

Autor: Matute García de Jalón, Oskar (GMx).

Desmantelamiento de la central nuclear de Garoña.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 22

Acuerdo:

1. En cuanto a la solicitud de que se adjunte un plan de desarrollo alternativo a que se refiere el punto 4 de la presente iniciativa, y teniendo en cuenta la subsanación de falta de firma contenida en el escrito número de registro 100634, admitir a trámite como solicitud de informe a los efectos de los artículos 7 del Reglamento de la Cámara y 109 de la Constitución y trasladar a la Administración Pública correspondiente (nuevo núm. expte. 186/001568).
2. En cuanto al resto, admitir a trámite, trasladar al Gobierno a los efectos de lo dispuesto en el artículo 190 del Reglamento y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.
3. Comunicar este acuerdo al Sr. Diputado autor de la iniciativa.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de septiembre de 2018.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Oskar Matute García de Jalón, Diputado de EH Bildu, integrada en el Grupo Parlamentario Mixto, de conformidad con lo previsto en el artículo 185 del Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguientes preguntas al Gobierno con solicitud de respuesta por escrito.

Tras el anuncio por parte de Nuclenor de que el desmantelamiento de la central nuclear de Garoña se iniciará en 2019, EH Bildu desea preguntar:

1. ¿Cuál es el calendario preciso para el desmantelamiento de la central nuclear de Garoña (fecha de inicio, duración de los trabajos y fecha de finalización)?
2. ¿Cuál es el coste previsto para este proceso? ¿Qué parte de ese coste va a asumir Nuclenor? ¿Prevé el Gobierno español alguna participación en dicho coste? En caso afirmativo, ¿cuál sería la cantidad de dinero público destinado al desmantelamiento de Garoña? ¿Con cargo a qué partidas?
3. ¿Qué tratamiento se va a dar a los residuos nucleares que se produzcan como consecuencia de dicho desmantelamiento? ¿A dónde se van a trasladar? ¿Cuál será la vía y procedimiento previstos para la evacuación de dichos residuos?
4. [...]
5. Tanto en lo referente al seguimiento del propio desmantelamiento como a la elaboración e implementación del plan de desarrollo alternativo, ¿qué niveles de coordinación, información y colaboración se están desarrollando o se van a desarrollar con las instituciones alavesas y vascas? En concreto, ¿se ha creado o se va a crear para ambos temas o para alguno de ellos algún órgano estable de coordinación con las instituciones alavesas y vascas?

En caso afirmativo, ¿qué instituciones alavesas y vascas participan o van a participar en dichos órganos de coordinación y con qué margen de decisión? En caso negativo, ¿cuáles son las razones para que el gobierno español no contemple la participación de las instituciones alavesas y vascas en ambos procesos o en alguno de ellos? ¿Piensa modificar el Gobierno español su postura respecto a estas cuestiones?

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de septiembre de 2018.—**Oskar Matute García de Jalón**, Diputado.

184/037423

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta al Gobierno con respuesta escrita.

Autor: Garzón Espinosa, Alberto (GCUP-EC-EM).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 413

18 de septiembre de 2018

Pág. 23

Motivos por los que el Embajador de España en Arabia Saudí acompañó a Corinna zu Sayn-Wittgenstein a una reunión con un representante oficial de otro Estado y se permitió que un particular como Sayn-Wittgenstein se presentase como representante del Jefe del Estado, así como medidas previstas para evitar que representantes diplomáticos españoles acaben trabajando para empresas privadas.

Acuerdo:

Admitir a trámite, trasladar al Gobierno a los efectos de lo dispuesto en el artículo 190 del Reglamento y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, excepto las tres primeras preguntas por suponer valoración de actuaciones de un Gobierno anterior, lo que versaría sobre materia ajena a la competencia del Gobierno, comunicando este acuerdo al Sr. Diputado autor de la iniciativa.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de septiembre de 2018.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el Diputado que suscribe formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno para su respuesta escrita.

El pasado día 6 de junio de 2007 el entonces embajador de España en Arabia Saudí, Manuel Alabad, acompañó a la comisionista Corinna zu Sayn-Wittgenstein a una reunión celebrada en Riad, capital de Arabia Saudí, con miembros de la Casa Real de aquel país. A este encuentro, según informaciones periodísticas, Sayn-Wittgenstein se presentó ante el príncipe y multimillonario saudí Al-Waleed bin Talal como «representante» del entonces jefe del Estado, el rey Juan Carlos I.

Según la información recogida hoy en la prensa, la presencia de Alabad —hoy directivo de la empresa Técnicas Reunidas— consta en una nota del diario oficialista Al Riyad fechada el 6 de junio de 2007. El diario Al Riyad informaba de que en la reunión entre Corinna zu Sayn-Wittgenstein y el príncipe Al-Waleed se analizaron «oportunidades de cooperación e inversión en España y las formas de fortalecer las relaciones bilaterales» entre ambos países. También abordaron la situación del Fondo de Inversión Hispano-Saudí de Infraestructuras y Energía que se presentó dos semanas después en El Pardo, «cuyos esfuerzos apoya desde su creación» Sayn-Wittgenstein.

En ese fondo, creado en 2006, participaron 14 empresas españolas, entre ellas, OHL, ACS, Endesa, Sacyr, Acciona, Iberdrola, La Caixa o la propia Técnicas Reunidas y acabó siendo un fracaso, toda vez que las compañías españolas perdieron su inversión de 21 millones de euros. Resulta llamativo que dos de las afectadas, ACS y OHL, acabaron integrando el consorcio que en 2012 se adjudicó el multimillonario contrato del AVE a La Meca por el que, según se desprende de las grabaciones a Corinna zu Sayn-Wittgenstein publicadas en diversos medios de comunicación, el rey Juan Carlos pidió una comisión «millonaria».

[...]

¿Qué medidas va a adoptar el Gobierno para evitar que representantes diplomáticos españoles acaben trabajando para empresas privadas cuyos intereses han sido defendido bajo su misión diplomática?

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de septiembre de 2018.—**Alberto Garzón Espinosa**, Diputado.

cve: BOCG-12-D-413