



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XII LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

28 de septiembre de 2018

Núm. 421

Pág. 1

ÍNDICE

Página

Composición y organización de la Cámara

COMISIONES, SUBCOMISIONES Y PONENCIAS

- 158/000050** Solicitud de creación de una Subcomisión, en el seno de la Comisión de Fomento, para el estudio de la sostenibilidad de la Red de Carreteras del Estado, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista 3

Reglamento del Congreso y normas complementarias

- 411/000003** Resolución de la Presidencia del Congreso de los Diputados de 25 de septiembre de 2018, por la que se modifica la Resolución de la Presidencia sobre el procedimiento a seguir para la tramitación de la reforma de los Estatutos de Autonomía, de 16 de marzo de 1993..... 4

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY

Pleno

- 162/000769** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a garantizar la libertad de las familias para elegir el tipo de educación y el centro educativo que quieren para sus hijos 6
- 162/000770** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa al examen de nacionalidad y demás requisitos de acceso a la misma 8
- 162/000771** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la adopción de medidas para reducir el precio de la electricidad 10
- 162/000772** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre la tramitación de la solicitud del Parlamento Europeo relativa a la constatación, de conformidad con el artículo 7, apartado 1, del Tratado de la Unión Europea, de la existencia de un riesgo claro de violación grave por parte de Hungría de los valores en los que se fundamenta la Unión 14
- 162/000773** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa al desarrollo de una normativa estatal que obligue a los establecimientos de hostelería y restauración a ofrecer agua del grifo de manera gratuita 16

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 2

162/000774	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la eliminación de los envases de plástico en los alimentos con venta a granel	17
162/000775	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa al impulso de las medidas necesarias para favorecer la conexión eléctrica de Melilla	19
162/000776	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, por la que se insta al Gobierno a impulsar una política migratoria coherente y responsable	20
162/000777	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a una moratoria del AVE por su ineficacia en términos económicos, social, de movilidad y ecológicos	21
162/000778	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la reapertura de líneas ferroviarias, la expansión de los Cercanías y el impulso a los ejes transversales ferroviarios, para afrontar un cambio de modelo de transporte en nuestro país liderado por la expansión del tren público y social, basado en garantizar el derecho a la movilidad pública, social y sostenible que cohesione y vertebré el territorio	23
162/000779	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre la puesta en marcha del proyecto de recuperación en forma de ecovía del histórico trazado del Tren de Arganda	25
162/000780	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a dar máxima prioridad y mayor dotación presupuestaria a la reapertura de la línea férrea Guadix-Baza-Almazor-Lorca	26
162/000781	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías entre Palencia-Valladolid-Medina del Campo ...	27
162/000782	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías en el Poniente Almeriense	28
162/000783	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre medidas para impulsar la intermodalidad de la bicicleta y el tren	30
162/000784	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la protección de la libertad de expresión en España	31
162/000785	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre la necesidad de despolitizar la Administración Pública y la necesidad de Estatuto del Directivo Público	33
162/000786	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre la neutralidad ideológica de espacio público en Cataluña	34

Competencias en relación con otros órganos e instituciones

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

234/000001	Sentencia dictada por el citado Tribunal en el recurso de amparo número 4292/2017, promovido por don Josep Vendrell Gardeñes, portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea del Congreso de los Diputados, contra el acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados de 28 de abril de 2017	35
-------------------	---	----

COMPOSICIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LA CÁMARA

COMISIONES, SUBCOMISIONES Y PONENCIAS

158/000050

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

(158) Solicitud de creación de Subcomisiones y Ponencias.

Autor: Grupo Parlamentario Socialista.

Solicitud de creación de una Subcomisión, en el seno de la Comisión de Fomento, para el estudio de la sostenibilidad de la Red de Carreteras del Estado.

Acuerdo:

Admitir a trámite y trasladar a la Comisión de Fomento, a los efectos de lo dispuesto en la Resolución de la Presidencia de 26 de junio de 1996, y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

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, 25 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

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en la Resolución de la Presidencia del Congreso de los Diputados de 26 de junio de 1996, sobre el procedimiento de creación y reglas de funcionamiento de las Subcomisiones en el seno de las Comisiones de la Cámara, presentar propuesta de creación de una Subcomisión, en el seno de la Comisión de Fomento, para el estudio de la sostenibilidad de la Red de Carreteras del Estado.

Exposición de motivos

La Red de Carreteras del Estado se extiende por 26.392,56 Kms., de los que 11.973,75 Kms. están formados por vías de alta capacidad y de ellos, 2.759 Kms. son de autopistas de peaje.

La seguridad en el uso de las infraestructuras, en particular en las carreteras, ha de ser un objetivo político de primer orden. Para alcanzar ese objetivo, la conservación de nuestras infraestructuras es primordial.

El notable incremento de la red en los últimos años y los nuevos tramos que se pondrán en servicio en los próximos hacen necesario abordar un debate sobre la conservación de la red de carreteras del Estado.

No solo el incremento de la red motiva ese debate. De hecho, en los últimos ejercicios, la dotación presupuestaria ha rondado los 850 millones de euros, insuficiente para conservar el conjunto de la red, situación que se agravará en los próximos años con la construcción de nuevas infraestructuras.

Dicho marco presupuestario hace que el déficit en conservación en nuestras carreteras entre los años 2012 y 2017 haga necesarias inversiones por parte del Estado, en las estimaciones más benévolas, de 2.000 millones de euros. Esta situación ha hecho que, en los últimos años, se haya producido un abandono de la conservación que ahora obliga a afrontar inversiones cuantiosas en reposición de firmes, lo que habría sido menos necesario con la existencia de una financiación estable para la conservación ordinaria de nuestras carreteras.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 4

En este contexto, se ha producido el ofrecimiento del Presidente del Gobierno de un Pacto de Estado sobre Infraestructuras. Es evidente que un pacto de estas características es mucho más amplio que la sola cuestión de la conservación de las carreteras del Estado pero, sin duda, éste sería también un aspecto a incorporar a dicho pacto.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista propone la creación, en el seno de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, de una Subcomisión de Estudio de la sostenibilidad de la Red de Carreteras del Estado con el objeto, composición y reglas de funcionamiento que se desarrollan a continuación:

A) Objeto de la Subcomisión.

— Analizar los distintos modelos de financiación de la conservación de la red de carreteras de España y de los países de nuestro entorno.

— Establecer alternativas para la sostenibilidad financiera de la conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado.

B) Composición.

La Subcomisión estará integrada por los representantes de cada uno de los Grupos Parlamentarios conforme al Reglamento.

C) Adopción de acuerdos.

En los acuerdos que adopte la Subcomisión se aplicará el criterio del voto ponderado.

D) Plazo.

La Subcomisión deberá realizar el informe correspondiente y presentar sus conclusiones a que se refiere el apartado A) en un plazo máximo de seis meses desde su constitución.

Si así lo acuerda la Mesa, el mencionado informe, una vez aprobado por la Comisión de Fomento, junto con las conclusiones de los trabajos de la Subcomisión, se remitirá al Pleno de la Cámara para su debate y aprobación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2018.—**Rafael Simancas Simancas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

REGLAMENTO DEL CONGRESO Y NORMAS COMPLEMENTARIAS

411/000003

RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS, DE 25 DE SEPTIEMBRE DE 2018, POR LA QUE SE MODIFICA LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA SOBRE PROCEDIMIENTO A SEGUIR PARA LA TRAMITACIÓN DE LA REFORMA DE LOS ESTATUTOS DE AUTONOMÍA, DE 16 DE MARZO DE 1993

I. La Resolución de la Presidencia del Congreso de los Diputados, sobre procedimiento a seguir para la tramitación de la reforma de los Estatutos de Autonomía, de 16 de marzo de 1993, regula en su apartado II un procedimiento para la tramitación de las propuestas de reforma de los Estatutos que se aprobaron conforme a lo previsto en el artículo 152.1 de la Constitución que contempla expresamente la intervención de una Delegación de la Asamblea proponente.

Algunas reformas estatutarias aprobadas en la VIII Legislatura previeron también la intervención de una Delegación de la Asamblea proponente para tramitar la propuesta de reforma de otros Estatutos (Comunitat Valenciana, Aragón y Castilla y León) elaborados conforme a lo previsto en el artículo 143 de la Constitución.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 5

Se hace necesario, por ello, extender la aplicación de lo dispuesto en el número séptimo de la Resolución de la Presidencia a los supuestos en los que la tramitación de la propuesta en la Cámara haya de contar con el concurso de Comisión y Delegación parlamentaria de la Asamblea proponente.

II. Por otra parte, el número duodécimo de la Resolución regula los términos de la intervención ulterior de Les Corts Valencianes en los supuestos en que las Cortes Generales aprobaran la reforma con modificaciones respecto del texto enviado, conforme a lo dispuesto en el artículo 61.4 del Estatuto originario (artículo 81.4 del Estatuto vigente).

El Estatuto de Canarias vigente, cuya reforma se tramita en la actualidad, en su artículo 64.2, prevé asimismo la intervención ulterior del Parlamento proponente para el supuesto de que durante la tramitación de la reforma en las Cortes Generales se introdujeran «modificaciones sustanciales».

Resulta necesario igualmente contemplar la aplicación de la previsión del número duodécimo de la Resolución a tal supuesto previendo su aplicación a la propuesta de reforma actualmente en tramitación mediante los expedientes 127/4 de la X Legislatura y 127/2 de la XI Legislatura.

Por todo ello, para suplir las lagunas existentes en la tramitación parlamentaria de las propuestas de reforma de los Estatutos de Autonomía y al amparo de lo establecido en el artículo 32.2 del Reglamento, esta Presidencia, con el parecer favorable de la Mesa y la Junta de Portavoces, dispone:

Primero.

Se introducen las siguientes modificaciones en la Resolución de la Presidencia del Congreso de los Diputados, sobre procedimiento a seguir para la tramitación de la reforma de los Estatutos de Autonomía, de 16 de marzo de 1993:

1. Se modifica la rúbrica del apartado II que pasa a ser «Del procedimiento especial».
2. Se modifica el apartado 1, del número séptimo de la Resolución que pasa a tener la siguiente redacción:

«La reforma de los Estatutos que fueron elaborados conforme al artículo 151.2 de la Constitución, así como aquellos otros en los que la tramitación de la propuesta en la Cámara haya de contar con el concurso de la Comisión del Congreso de los Diputados y la Delegación parlamentaria de la Asamblea proponente, se ajustará a lo dispuesto en los apartados segundo a sexto de la presente Resolución, con las especialidades que se establecen en el presente apartado.»

3. Se modifica el apartado octavo para sustituir la referencia al artículo 57 del Estatuto de Autonomía de Cataluña por la del artículo 222, y la mención al artículo 75 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, por la del artículo 248.

4. Se modifica la rúbrica del apartado III de la Resolución que pasa a ser «Otros procedimientos especiales previstos en los Estatutos de Autonomía».

5. Se modifica el número 1 del apartado duodécimo de la Resolución que pasa a tener la siguiente redacción:

«La propuesta de reforma del Estatuto de Autonomía de la Comunitat Valenciana se tramitará conforme a lo dispuesto en los apartados segundo a séptimo de la presente Resolución, con las singularidades que se recogen en el presente apartado.»

6. Se modifica la referencia en el número 2 del apartado duodécimo de la Resolución al artículo 61.4 del Estatuto de Autonomía de la Comunitat Valenciana por la referencia al artículo 81.4.

7. Se introduce un número 6 nuevo en el apartado duodécimo de la Resolución con la siguiente redacción:

«Si las Cortes Generales, durante la tramitación parlamentaria de la propuesta de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias, introdujeran modificaciones que puedan ser consideradas “sustanciales” por el Parlamento proponente, en los términos establecidos en su Estatuto, se procederá conforme a lo dispuesto en los números dos a cinco de este apartado duodécimo.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 6

Segundo.

La presente modificación entrará en vigor el día de su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales. Sus disposiciones serán de aplicación a las propuestas de reforma de Estatutos que se encuentren en tramitación al tiempo de su entrada en vigor.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de septiembre de 2018.—La Presidenta del Congreso de los Diputados, **Ana María Pastor Julián**.

CONTROL DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIONES NO DE LEY

Pleno

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 ante el Pleno de la Cámara, disponer su conocimiento por éste, 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, 25 de septiembre de 2018.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

162/000769

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 vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa a garantizar la libertad de las familias para elegir el tipo de educación y el centro educativo que quieren para sus hijos, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

La Constitución española de 1978 recoge simultáneamente el derecho a la libertad de enseñanza y el derecho a la educación como derechos públicos subjetivos con un claro objetivo de conciliar los principios constitucionales de libertad e igualdad.

En este sentido, el artículo 27.1 de la Carta Magna establece como precepto fundamental que «todos tienen el derecho a la educación. Se reconoce la libertad de enseñanza».

El derecho a la educación, o el derecho de todos a la educación, se configura bajo los diferentes preceptos de este artículo 27, entre los que se encuentra también el derecho de los padres a que sus hijos reciban la formación religiosa y moral que esté de acuerdo con sus propias convicciones (apartado 3); el derecho a las personas físicas y jurídicas a la libertad de creación de centros docentes, dentro del respeto a los principios constitucionales (apartado 6); el derecho a que en la programación general de la enseñanza participen todos los sectores afectados (apartado 5); el derecho a que la enseñanza básica sea obligatoria y gratuita (apartado 4), y regula además, que los poderes públicos ayudarán a los centros docentes que reúnan los requisitos que la Ley establezca (apartado 9).

La libertad de las familias para decidir el tipo de educación y el centro educativo que quieren para sus hijos son derechos que por tanto gozan de protección constitucional, tanto por la Carta Magna como por las sucesivas sentencias dictadas por el Tribunal Constitucional.

El artículo 9 de la Constitución señala además que corresponde a los poderes públicos «promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integran sean reales y efectivas». En este sentido, una correcta y adecuada financiación es la que permite hacer efectivo el derecho a libertad de enseñanza, en la que habrá de tenerse muy en cuenta la realidad de la demanda

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 7

social, las necesidades de los más desfavorecidos con el fin de que la gratuidad total de la enseñanza básica sea independiente de la naturaleza jurídica pública o privada del centro en el que se reciba, permitiendo consolidar el derecho efectivo a la libertad de elección.

En este sentido, el Tribunal Supremo ha reiterado que para el ejercicio de los derechos sancionados en el artículo 27 relativos a la libertad de enseñanza, el Estado debe financiar con fondos públicos a centros docentes distintos de los centros públicos. Y que, a través de este artículo 27, se garantiza el derecho de las familias a la elección real de centro docente, sin que esta elección pueda verse limitada o coartada por condiciones económicas.

Por otro lado, fue la Ley Orgánica 8/1995, de 3 de julio, reguladora del Derecho a la Educación, la que desarrolló los principios que en esta materia contiene citado artículo de la Constitución, con la pretensión recogida en la exposición de motivos de abarcar «todo el conjunto de libertades y derechos en el terreno de la educación».

Precisamente el preámbulo de esta norma define el sistema educativo en España como «un sistema de carácter mixto o dual, con un componente público mayoritario y uno privado de magnitud considerable». Seguidamente se explica el marco educativo que configura la Constitución como «de compromiso y concordia que, al tiempo que reconoce implícitamente el sistema mixto heredado, proporciona el espacio normativo integrador en el que pueden convivir las diversas opciones educativas».

Para ello se instauró la figura del concierto educativo, en virtud del cual y mediante la financiación con fondos públicos de los centros privados que reúnan los requisitos señalados en la ley, las familias pueden optar no sólo entre los distintos centros públicos, sino también entre centros de iniciativa social distintos de los promovidos por los poderes públicos.

Por su parte, el artículo 10.2 de la Constitución Española establece que las normas relativas a los derechos fundamentales y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretan de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos y los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias ratificados por España.

En este sentido, el artículo 26.3 de la Declaración de Derechos Humanos establece que los padres tendrán derecho preferente a escoger el tipo de educación que habrá de darse a sus hijos y la Carta europea de los derechos fundamentales establece que: «se garantizan, de acuerdo con las normas nacionales que regulen su ejercicio, la libertad de creación de centros docentes dentro del respeto de los principios democráticos, así como del derecho de [os padres a asegurar la educación y la enseñanza de sus hijos conforme a sus convicciones religiosas, filosóficas y pedagógicas»

Pero también la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (LOE), establece en el artículo 84, apartado 1 referido a la admisión de alumnos que «las Administraciones educativas regularán la admisión de alumnos en centros públicos y privados concertados de tal forma que garantice el derecho a la educación, el acceso en condiciones de igualdad y la libertad de elección de centro por padres o tutores», apartado que no fue modificado por la Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, para la mejora de la calidad educativa (LOMCE) en 2013.

Por tanto, debe garantizarse a las familias el derecho a elegir tanto centros de titularidad pública como [os promovidos por la iniciativa social mediante una oferta que responda a la demanda de los padres, de modo que se configure una oferta plural de instituciones educativas. Porque no hay verdadera libertad si no existe una oferta educativa plural.

Por otro lado, debe observarse que la asignación obligatoria de alumnos a centros sostenidos con fondos públicos en razón exclusivamente del lugar de residencia, no sólo restringe ampliamente la libertad de elección, sino que tampoco asegura la equidad, porque precisamente diferencias de acceso a una educación de calidad se producen a través del factor lugar de residencia.

A pesar de la abundante normativa y jurisprudencia que califica el derecho a la educación y la libertad de enseñanza como derechos fundamentales, este último derecho pretende ser menoscabado por el Gobierno, enfrentando redes que son complementarias y creando alarma social entre las familias y la comunidad educativa, rompiendo el primer gran pacto educativo de nuestra democracia consolidado por el artículo 27 de la Constitución.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Garantizar y ampliar las libertades educativas consagradas en nuestra Constitución, mediante un desarrollo armónico del derecho a la educación y a la libertad de enseñanza.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 8

2. Garantizar el derecho de los padres a elegir el tipo de educación y el centro educativo donde escolarizar a sus hijos.

3. Mantener la demanda social contemplada en el artículo 109.2 de la LOE, en su redacción dada por la LOMCE, como factor determinante en el momento de la programación general de la enseñanza, promoviendo una oferta educativa plural en redes complementarias, pública y privada-concertada.

4. Defender la red de centros concertados como garantes de la existencia de dicha oferta plural y complementaria de la pública y por tanto de la libertad de elección de las familias y la igualdad de oportunidades en su ejercicio, dotando a todos los centros, públicos y privados-concertados, de los recursos necesarios para ello.

5. Promover y respaldar la autonomía organizativa y pedagógica de los centros para desarrollar proyectos educativos de calidad que puedan responder a las inquietudes y prioridades de las familias, y que éstas puedan elegir libremente dichos centros.

6. Garantizar la existencia, gratuidad y calidad de los centros de educación especial tanto en la red pública como privada concertada como garantes de la libertad de elección de las familias.

7. Adecuar el modelo de financiación de la escuela concertada con el fin de garantizar el acceso a la misma de todas las familias en condiciones de igualdad.

8. Potenciar zonas únicas de escolarización en el proceso de admisión de alumnos, sin perjuicio de los criterios de prioridad, en aras a garantizar la igualdad de oportunidades y una educación en equidad.

9. Incluir en las estadísticas de Educación elaboradas por el Ministerio de Educación y Formación Profesional indicadores de libertad en las políticas educativas y su evolución.

10. Convocar, con carácter de urgencia, la Mesa Sectorial de la Enseñanza Concertada prevista en el artículo 2 bis de la LOE.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

162/000770

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en Pleno, relativa al examen de nacionalidad y demás requisitos de acceso a la misma.

Exposición de motivos

Desde que en el año 1985 se aprobara la Ley Orgánica 7/1985, de 1 de julio, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España, el modelo político, económico y social instaurado por la misma ha conducido a un proceso de ciudadanía diferencial que produce exclusión, discriminación y segregación. Las formas de gestión diferenciada de la migración producen una ruptura social profunda que fractura los vínculos de ciudadanía y el acceso a derechos de parte de la población.

Un pilar fundamental de una política pública migratoria basada en derechos, es el fomento de procesos comunitarios basados en la construcción de un modelo de ciudadanía social o universalista, que permitan generar un vínculo ciudadano con la población, conocer sus necesidades y convertirla en agente de la transformación social. Todo ello con el fin de lograr la plena pertenencia a la comunidad y el acceso al pleno ejercicio de los derechos en el ámbito civil, político y social.

España está entre los 6 países de la Unión Europea (UE) que más años de residencia pide para obtener la nacionalidad y es precisamente facilitar el acceso a la nacionalidad lo que se lleva pidiendo en el seno de la UE desde las Conclusiones de Tampere en el año 1999.

En tanto el acceso a la ciudadanía plena y el ejercicio de los derechos fundamentales a ella asociados siga vinculado a la nacionalidad y no a la residencia, es necesario disponer de un sistema de acceso a la nacionalidad española razonablemente flexible y asequible.

Las personas que residen en el Estado español forman parte de la comunidad política, social y económica del país. En consecuencia, deben ser consideradas como sujetos políticos y acceder en igualdad a todos los derechos sociales, políticos y económicos, independientemente de su nacionalidad o país de procedencia. La ampliación de derechos políticos de las personas residentes es imprescindible para construir una ciudadanía democrática e inclusiva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 9

Las personas residentes han de ser consideradas sujetos políticos con independencia del Estado del que provienen. El vecindario, las personas que habitan los barrios, han de tener acceso a derechos sociales y políticos, y en nuestro sistema, para la adquisición de derechos es necesaria la nacionalidad.

Desde que en el año 2015 se aprobara la Ley 19/2015, de 13 de julio, de Medidas de Reforma Administrativa en el ámbito de la Administración de Justicia y del Registro Civil y, en especial, el Real Decreto 1004/2015, de 6 de noviembre, que desarrolla su Reglamento, el procedimiento de acceso a la nacionalidad española se ha vuelto más restrictivo, caro y discriminatorio:

— Los exámenes implantados para acceder a la nacionalidad, en concreto la prueba de conocimientos constitucionales y socioculturales (CCSE), son en realidad meras pruebas de nivel de cultura general en la que la mayoría de las preguntas se refieren a conocer músicos clásicos, nombres de ríos o preguntas relacionadas con el mundo del corazón que en muchas ocasiones ni las personas autóctonas sabrían contestar.

— El modelo de tasas resulta discriminatorio por razones económicas y de origen. El coste de la tramitación de los expedientes oscila entre los 185 euros y los 309 euros, en función del país de origen del solicitante. La legislación anterior preveía una tramitación sin ningún coste económico.

— La discriminación que supone que las personas que han realizado sus estudios secundarios o universitarios en España, tienen que realizar igualmente las pruebas de castellano (DELE A2) y las pruebas de conocimientos constitucionales y socioculturales de España (CCSE). En muchas ocasiones se trata de personas que podrían acreditar titulaciones académicas que implícitamente contienen los conocimientos requeridos por las mencionadas pruebas.

— El diseño y ejecución de la prueba DELE A2 está orientado a personas con un nivel formativo medio o medio-alto, obstaculizando el logro satisfactorio de la prueba a un número elevado de personas y entre ellas las más vulnerables. Falta la previsión de un procedimiento para aquellas personas con diversidad funcional y/o intelectual no reconocida jurídicamente, analfabetismo en diferentes grados o baja escolarización.

— El diseño y ejecución de la prueba CCSE presenta graves deficiencias al recoger preguntas que son excesivamente difíciles, arbitrarias o, incluso, irrelevantes y ridículas. No existe ni siquiera un programa público que permita acceder al temario de este examen, justifique su existencia y permita que los solicitantes puedan preparárselo.

— Desde 2015 las cifras de tramitación de nacionalidad española son desoladoras. Según datos del Portal de Transparencia, España no ha resuelto ninguna solicitud de nacionalidad los últimos dos años. En el 2017 se presentaron 70.003 solicitudes, y están todas pendientes de respuesta, así como las 112.183 del 2016. El año 2015 quedaron pendientes de respuesta más del 93% de las solicitudes.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Suprimir el examen de conocimientos constitucionales y socioculturales de España (CCSE) como requisito de acceso a la nacionalidad, por tratarse de una prueba que presenta graves deficiencias e incorpora preguntas claramente arbitrarias e irrelevantes.

2. Derogar el Real Decreto 1004/2015, de 6 de noviembre, que discrimina por razones económicas y de origen a las personas extranjeras que quieren acceder a la nacionalidad española, y establecer un nuevo procedimiento de acceso a la nacionalidad española por residencia que sea gratuito, consensado con el ámbito local, que reconozca el bagaje aportado por las personas solicitantes y sea flexible con las personas que tienen dificultades de aprendizaje por cuestiones cognitivas o de diversidad funcional.

3. Instar a los gobiernos autonómicos a financiar parte de la oferta de cursos gratuitos de castellano con un nivel equivalente al DELE A-2, así como cursos para prepararse la prueba CCSE en aquellos casos que sea necesario, en horarios, días y localizaciones fácilmente accesibles para las personas inmigradas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de septiembre de 2018.—**Marcelo Expósito Prieto**, Diputado.—**Ione Belarra Urteaga**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 10

162/000771

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, a iniciativa de los Diputados Josep Vendrell Gardeñes y Jorge Luis Bail, de conformidad con lo establecido en el artículo 193 del Reglamento, presenta la siguiente Proposición no de Ley para su debate en Pleno, relativa a la adopción de medidas para reducir el precio de la electricidad.

Exposición de motivos

El coste de la electricidad en España ha experimentado cambios sustanciales en las últimas dos décadas. En este sentido, es necesario recalcar el papel jugado por la legislación específica del sector eléctrico del final del siglo XX y albores del siglo XXI, que aún hoy sigue estando vigente con ligeros retoques. Véase tras dieciocho años vigente, el Real Decreto 1955/2000, de 1 de Diciembre por la que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica. El Real Decreto 437/1998, de 20 de marzo, por el que se aprobaban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas del sector eléctrico. La Orden ECO/797/2002, de 22 de marzo, por la que se aprobó el procedimiento de medida y control de la continuidad del suministro eléctrico, o la Ley 24/2013, de 26 de diciembre del Sector Eléctrico que vino a reformar superficialmente a la homónima Ley 54/1997, de 27 de noviembre.

La evolución de los precios en el país, ha ido indefectiblemente ligada al sistema de retribución a las empresas eléctricas para sus actividades de generación y comercio, y por ende a las modificaciones que a través de la normativa se han ido sucediendo. El punto de partida de esta deriva se produjo en el año 1997, año hasta el que el mercado eléctrico y la fijación de precios disponían de una clara influencia gubernamental como servicio público.

La conformación del primer Gobierno del Partido Popular en mayo del año 1996 tras las elecciones del 3 de marzo de ese mismo año, trajo consigo una fuerte oleada de privatizaciones y liberalización de sectores estratégicos, entre los que se incluyó rápidamente el sector energético y en particular el eléctrico. Antes de que concluyese el primer año de acción de gobierno, ya se había suscrito el denominado protocolo para el establecimiento de una nueva regulación del Sistema Eléctrico Nacional, firmado el 11 de diciembre de 1996. El cual acabó desembocando en la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, que inauguró un proceso de Liberalización de algunas segmentos del sector eléctrico, principalmente, el de generación. Lo que en su momento vino a constituir el cambio de una situación de regulación de precios, al de una pretendida situación de libre competencia.

Por tanto, el nudo gordiano que blindaba la subida de tarifas con límites superiores iguales al índice de Precios al Consumo, fue desatado con celeridad. En este contexto, se finiquitó el denominado «marco legal estable» en el que la retribución se dividía entre una parte fija sobre la inversión real acometida y otra variable sobre los costes y el mantenimiento. Cabe destacar, que las principales empresas eléctricas habían combatido judicialmente la política de tarifas vigente y el mencionado «marco legal estable».

El pretexto planteado por el en ese entonces Ministro de Industria y Energía, Josep Piqué i Camps, fue la necesidad de dotar a la industria de una mayor competitividad, vía reducción de los costes energéticos. Consideraba deseable una mayor liberalización del sector, garantizando el equilibrio financiero de las empresas eléctricas y una integración de las mismas que diera como resultado empresas energéticas del tamaño de las grandes energéticas europeas. Objetivos algunos de ellos contrapuestos, como el fomento de la competencia y lograr disponer de empresas energéticas con volumen internacional. A la postre esos objetivos se han incumplido por la parte que motivaba principalmente la liberalización: la reducción de costes energéticos. Si bien es cierto, que el resto de los objetivos pergeñados por el primer gobierno del Partido Popular se cumplieron con creces:

— Garantizar el equilibrio financiero de las empresas eléctricas. En los últimos cinco años, las ganancias han superado los 29.000 millones de euros por parte de las tres grandes compañías del sector (Iberdrola, Naturgy y Endesa). Con un beneficio, solo en el año 2017 de alrededor de 5.627 millones de euros.

— Concentración de mercado y creación de grandes empresas energéticas. Las cinco principales empresas de distribución de energía eléctrica, tienen reconocida una retribución superior al 90% de la

retribución regulada de la actividad en España. Retribución que supone el 30% de los costes regulados del sistema eléctrico. Esas cinco empresas disponen del 88,5% de los suministros comercializados en mercado libre.

En atención a lo precedente, cabe indicar que el modelo de sector eléctrico nacido de la nueva Ley mantuvo la continuidad de las actividades de distribución y transporte como actividades reguladas. Por ello, se priorizó a través del Real Decreto 437/1998, de 20 de marzo, que en la fijación de precios se exigiera el cumplimiento de garantizar la posibilidad de obtener ingresos futuros en una cantidad al menos igual a los gastos activados a través de la inclusión de estos gastos como costes permitidos a efectos de la determinación de la tarifa, y por último que esos ingresos futuros permitirían la recuperación de los costes en que se ha incurrido previamente.

En este sentido, son relevantes los recientes informes INF/DE/200/17 y INF/DE/045/18 del organismo regulador competente, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de ahora en adelante CNMC, que han puesto en solfa el marco retributivo establecido en la Ley 24/2013. Indicando en primer lugar, que el marco actual es especialmente favorable para el transporte de electricidad debido a la diferencia entre el valor de la base de activos regulatorios considerados para calcular la retribución financiera y la retribución por amortización de REE, y el valor del inmovilizado neto contable a dicha fecha, una parte significativa de esta diferencia podría deberse a los activos con puesta en servicio anterior a 1998. Nuevamente aparecen las fechas en las que se cambió el marco de retribución en el sector eléctrico. Por todo ello, la CNMC considera que se debe revisar la tasa de retribución financiera de la actividad de transporte de energía eléctrica para adecuarla al coste de los recursos propios y ajenos del transportista, que han evolucionado a la baja durante el actual periodo regulatorio. Y en segundo lugar, que se ha observado un descenso en los costes de financiación de las empresas de distribución de electricidad, por lo que considera necesario de cara al siguiente periodo regulatorio que comenzará el 1 de enero de 2020, revisar la tasa de retribución financiera de la distribución de energía eléctrica para adecuarla al coste de los recursos propios y ajenos de las distribuidoras, que han evolucionado a la baja durante el actual periodo regulatorio.

En los últimos veinte años, los precios finales de la electricidad en España han tenido una evolución alcista, con independencia del contexto económico mundial, nacional, de la demanda de consumo interna, o la situación de los mercados energéticos nacionales[...]. No ha sido así en otros países de la Unión Europea, que en 2009 y los años posteriores tuvieron una reducción de costes de la energía sobre el valor añadido. Así el coste energético para la industria española ha tenido el mayor crecimiento acumulado en la última década respecto a Alemania, Francia, Reino Unido e Italia. Del mismo modo, la evolución de las tarifas eléctricas para una persona consumidora de electricidad con un perfil medio de 366 kWh mensuales de consumo pasaron desde los 48,59 €/mes del año 2007 a los 75,52 €/mes del año 2017, una subida de más de un 50% con respecto a las tarifa de hace diez años.

Estos incrementos de los cuáles se podrían poner numerosos ejemplos, tienen como principal motor, además de la subida de peajes y la presión impositiva, al componente de energía cuyo precio se fija en el mercado mayorista. El mecanismo de fijación de precios es de tipo marginalista, lo que significa que el precio para cada franja horaria lo fija la última unidad de oferta que casa con la demanda. Esto determina que el precio del MWh pueda ser igual para la hidroeléctrica que para una central térmica, a costa de las personas consumidoras y del tejido productivo español. Es por ello ineludible la necesidad de intervenir y modificar la formación de los precios de la energía en España. La reducción del margen de actividad para la pequeña y mediana empresa, la desprotección de las personas consumidoras, el aumento de las reclamaciones, han convertido a la ciudadanía y el tejido empresarial español en rehenes del mercado eléctrico.

Por ello la revisión del diseño, estructura y organización de los mercados energéticos, la rebaja del componente regulado del precio de la electricidad, la reducción del IVA para determinadas tarifas, son algunas de las medidas que se pueden acometer como veremos a continuación para fortalecer nuestra economía y garantizar el suministro energético a todas las personas en el país.

Es crucial plantear una reforma del mercado eléctrico que acabe con los beneficios caídos del cielo de las eléctricas. Conforme a la cual, se apruebe un gravamen sobre el exceso de retribución que reciben en el mercado centrales ya amortizadas. Los ingresos de este gravamen revertirían en el sistema eléctrico y serían destinados íntegramente a bajar el precio de la electricidad. La socialización de pérdidas y privatización de beneficios que ha imperado hasta ahora en materia de generación eléctrica en España,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 12

comúnmente llamados «beneficios caídos del cielo», que tiene especial relevancia en el caso de las tecnologías nuclear y gran hidroeléctrica, ha de llegar a su fin. Los operadores de centrales de generación que decidan complementar su retribución del mercado con algún tipo de retribución específica por un periodo determinado, si una vez amortizada la central y transcurrido el periodo establecido quieren continuar produciendo energía eléctrica y percibiendo una retribución del mercado, dichos ingresos se minorarán de forma que esa instalación solo ingrese lo necesario para cubrir sus costes de operación y obtener un beneficio industrial adecuado respecto de estos costes. Así, cuando una instalación que ha sido amortizada gracias a las aportaciones del sistema eléctrico sigue funcionando más allá del periodo previsto, con ingresos de mercado, dichos ingresos extra se deberían destinar a compensar al sistema eléctrico por todos los pagos anteriores. Esta medida va en línea con las recomendaciones de la Unión Europea en materia de ayudas de Estado y asegurar que no se produzcan situaciones de sobrerretribución sufragadas por todas las personas consumidoras de electricidad.

Si bien, la solución óptima pasa por una sustitución del sistema de casación marginalista en el que compiten todas las tecnologías, por un sistema en el que se reflejen los costes reales de generación de cada tecnología, distinguiendo en función de aquellas tecnologías con alto coste variable, como el gas, de otras con costes variables muy reducidos, como la mayoría de tecnologías renovables.

La reforma de la factura eléctrica para reducir el coste de la parte fija constituye otro objetivo ineludible. Entre otras, el Gobierno tiene actualmente la capacidad de modificar los peajes, en concreto, abordar la reducción de los pagos por capacidad que reciben determinadas centrales solo por estar disponibles, y de realizar una modificación del servicio de interrumpibilidad que lo dote de utilidad y acerque a sus homólogos europeos, y también de modificar el término de potencia a través de los peajes, revirtiendo la subida realizada por el Partido Popular. De esta forma, se reducirá la factura y aumentará la importancia de la parte variable, la parte del consumo, lo que supondrá también incentivar pautas de eficiencia y un uso más eficiente y racional del consumo eléctrico.

El Gobierno debe apostar de una vez por todas por las tecnologías renovables, como la eólica o la fotovoltaica. Estas tecnologías realizan ofertas a precios muy bajos e incluso cero, disminuyendo el precio que se determina en la subasta del mercado eléctrico. La transición energética a un modelo renovable nos aportaría estabilidad y garantías frente a las subidas de los precios de los combustibles fósiles o las paradas nucleares de Francia, así como respecto al previsible incremento del precio de los derechos de emisiones de CO₂.

La pronta caducidad de las concesiones y el relevante impacto en la configuración del precio de la electricidad, hacen de la recuperación de la gestión pública de las centrales hidroeléctricas una prioridad absoluta. Es necesario garantizar el paso a la gestión pública de las centrales amortizadas, que pueden y deben permitir tanto utilizar de forma sensata un recurso público y limitado como es el agua en favor del interés general, como facilitar una transición hacia un modelo 100% renovable y justo con los territorios afectados por sus instalaciones. Hay que acabar con el uso especulativo del agua en la conformación del precio, del que tenemos certeza por los expedientes abiertos en los últimos años por la CNMC.

La reforma del bono social eléctrico de octubre de 2017 se prevé que deje fuera, y por tanto en riesgo de pobreza energética, a 1,7 millones de personas, entre otros motivos por lo complicado del proceso para solicitar el bono social. Hay que reformar el bono social para que a) su solicitud sea sencilla o incluso automática; b) el único criterio de adjudicación sea la renta del hogar; c) sea suficientemente progresivo como para garantizar que cualquier hogar tiene acceso a un suministro esencial; d) que todas las empresas del sector eléctrico, incluyendo todos los segmentos del mismo, asuman su coste proporcionalmente a su volumen de facturación; e) la reducción del IVA de la electricidad a los consumidores vulnerables. Una reforma así, garantizaría un abaratamiento de la factura para gran parte de la ciudadanía en su residencia habitual.

Introducir modificaciones en la legislación específica del sector eléctrico, para incorporar nuevas obligaciones a las empresas eléctricas. Entre otras tantas medidas, los operadores habrían de ofertar de manera gratuita la optimización de la potencia contratada ya que la mayoría de los consumidores tienen una potencia contratada superior a la que necesitan, tendrían que disponer de un catálogo de consumo por electrodoméstico, y facilitar el acceso de los consumidores a sus curvas de consumo y gestión de las mismas a través de un portal neutro, incorporando toda esta información en la factura que reciben periódicamente.

Se debe aprobar la Proposición de Ley registrada en el Congreso de los Diputados por la amplia mayoría de partidos y la sociedad civil, para eliminar las trabas al autoconsumo en nuestro país, permitiendo la entrada de excedentes de generación que supondría una presión a la baja de los precios.

El fomento directo de la eficiencia energética por parte de los suministradores de energía debe constituir una herramienta más al servicio de la reducción de costes energéticos para familias y empresas. La actual reglamentación del Fondo Nacional de Eficiencia Energética, con su configuración meramente recaudatoria, no permite que la distribución y servicios relacionados con la venta de energía promuevan acciones efectivas de eficiencia. La Directiva de Eficiencia Energética permite que se desarrollen los certificados de ahorro energéticos para que las empresas puedan descontarse dichas cantidades de la cantidad que les corresponda aportar al FNEE.

Un Plan público para fomentar la eficiencia energética y promover techos solares debe ser una prioridad para el Gobierno. La eficiencia energética en nuestro país tiene un potencial enorme que no se corresponde con el escaso aprovechamiento del espacio público disponible, como el de los tejados de centros de enseñanza o los edificios ministeriales, lo que además da una pobre imagen de la convicción ante el reto de la transición energética. Del mismo modo, es necesario elaborar un Plan que fomente la eficiencia energética en la rehabilitación energética de viviendas, con especial incidencia en las residencias principales de las unidades familiares vulnerables.

A través de modificaciones en la normativa encaminadas al aumento de control y lucha contra la corrupción, se debe terminar con las puertas giratorias hacia los consejos de las empresas que hoy por hoy controlan empresas estratégicas del sector energético.

Un sector del gas con precios caros, termina impactado en el sector eléctrico y el Gobierno tiene margen para tomar decisiones en la configuración del sector gasista. Una reforma del sector gasista que permita disminuir el precio del gas y el impacto de este en los ciclos combinados, que es en una tecnología que fija los precios, reduciría el coste de la electricidad en España.

Finalmente, es necesaria la realización de una auditoría de costes de todo el sistema eléctrico nacional, que determine los costes reales de producción de la electricidad con cada tecnología así como los costes asociados a los servicios de transporte y distribución, así como una auditoría específica del déficit de tarifa. Esta petición ya fue realizada en su día por la mayoría parlamentaria en la extinta Comisión de Energía, Turismo y Agenda Digital.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Reformar el mercado eléctrico, aprobando un gravamen sobre el exceso de retribución que reciben en el mercado centrales ya amortizadas, para acabar con los beneficios caídos del cielo.
2. Ajustar la retribución del transporte y la distribución eléctrica, de acuerdo con los recientes informes del organismo regulador.
3. Reformar la factura eléctrica reduciendo el coste de la parte fija, reduciendo los pagos por capacidad que reciben determinadas centrales solo por estar disponibles, modificando el servicio de interrumpibilidad que lo dote de utilidad y acerque a sus homólogos europeos.
4. Modificar los requisitos, reglas y convocatorias de las subastas para asignación del régimen retributivo específico a nuevas instalaciones de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovable.
5. Recuperar la gestión pública de las centrales hidroeléctricas, permitiendo que los usos del agua operen en favor del interés general, facilitando una transición hacia un modelo 100% renovable.
6. Reformar el bono social eléctrico y crear un bono social gasista, para que en ambos casos a) su solicitud sea automática; b) el único criterio de adjudicación sea la renta del hogar; c) sea suficientemente progresivo como para garantizar que cualquier hogar tiene acceso a un suministro esencial; d) que todas las empresas de los sectores correspondientes, incluyendo todos los segmentos del mismo, asuman su coste proporcionalmente a su volumen de facturación; e) se reduzca el IVA de la electricidad a los consumidores vulnerables.
7. Imponer nuevas obligaciones a las empresas eléctricas para facilitar el acceso a la información, la toma de medidas de eficiencia y ahorro energético de las personas consumidoras, a través cie

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 14

modificaciones normativas a la Ley 24/2013 de 26 de Diciembre del Sector Eléctrico y al Real Decreto 1955/2000 de 1 de diciembre.

8. Apoyar reformas normativas que elimine las trabas al autoconsumo en nuestro país, que derogue el nefasto Real Decreto 900/2015 de 9 de octubre de autoconsumo de energía eléctrica.

9. Desarrollar los certificados de ahorro energéticos para que las empresas puedan descontarse dichas cantidades de la cantidad que les corresponda aportar al Fondo Nacional de Eficiencia Energética, cantidades que actualmente se están repercutiendo en factura a las personas consumidoras.

10. Implantar un plan público para fomentar la eficiencia energética y promover techos solares.

11. Introducir modificaciones en la normativa encaminadas al aumento de control y lucha contra la corrupción, que impidan las puertas giratorias desde la gestión pública hacia las empresas energéticas.

12. Realizar una auditoría de costes de todo el sistema eléctrico nacional, que determine los costes reales de producción de la electricidad con cada tecnología así como los costes asociados a los servicios de transporte y distribución, así como una auditoría específica del déficit de tarifa.

13. Realizar una reforma de calado que permita alcanzar un sistema fiscal que fomente la lucha contra el cambio climático y la transición energética. Dicha reforma deberá buscar incrementar la recaudación asociada a la fiscalidad ambiental en varios puntos porcentuales del PIB, en línea con la media europea, al mismo tiempo que incremente la progresividad fiscal.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de septiembre de 2018.—**Jorge Luis Bail**, Diputado.—**Josep Vendrell Gardeñes**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/000772

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

(162) Proposición no de Ley ante el Pleno.

Autor: Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Proposición no de Ley sobre la tramitación de la solicitud del Parlamento Europeo relativa a la constatación, de conformidad con el artículo 7, apartado 1, del Tratado de la Unión Europea, de la existencia de un riesgo claro de violación grave por parte de Hungría de los valores en los que se fundamenta la Unión.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa ante el Pleno, y entendiendo que la previsión del punto 3 se haría en todo caso por el procedimiento reglamentario pertinente, admitirla a trámite como Proposición no de Ley conforme al artículo 194 del Reglamento, disponer su conocimiento por el Pleno de la Cámara, dando traslado al Gobierno y publicarla en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, comunicando este acuerdo al Grupo Parlamentario 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, 25 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

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley, para su debate y aprobación en Pleno.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 15

Exposición de motivos

El pasado miércoles 12 de septiembre el Parlamento Europeo aprobó por amplia mayoría una resolución en la que solicita al Consejo que, de conformidad con el artículo 7, apartado 1, del Tratado de la Unión Europea, constata la existencia de un riesgo claro de violación grave por parte de Hungría de los valores en los que se fundamenta la Unión (2017/2131(INL)).

El informe, redactado por la eurodiputada holandesa Judith Sargentini y aprobado por 448 votos a favor, 197 en contra y 48 abstenciones, recoge en su anexo una serie de preocupantes acciones y decisiones tomadas por el Gobierno húngaro relativas al funcionamiento del sistema constitucional y electoral; la independencia del poder judicial; la corrupción y los conflictos de intereses; la protección de datos y de la intimidad; la libertad de expresión; la libertad de cátedra; la libertad de religión; la libertad de asociación; el derecho a la igualdad de trato; los derechos de las personas pertenecientes a minorías, incluida la población romaní y los judíos, así como la protección frente a los mensajes de odio contra esas minorías; los derechos fundamentales de los migrantes, solicitantes de asilo y refugiados; los derechos económicos y sociales.

En opinión del Parlamento Europeo, estas medidas podrían constituir una violación grave de los valores recogidos en el artículo 2 del Tratado de la Unión Europea (TUE), que consagra el «respeto de la dignidad humana, la libertad, la democracia, la igualdad, el Estado de Derecho y el respeto de los derechos humanos, incluidos los derechos de las personas pertenecientes a minorías» como valores comunes a los Estados miembros y suscritos libremente por estos. Estos valores también quedan reflejados en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y en los tratados internacionales de derechos humanos, y son reconocidos como el fundamento de los derechos que disfrutan quienes viven en la Unión. Por eso se considera que cualquier violación de estos principios Fundamentales repercute también en los demás Estados miembros, en la confianza mutua entre ellos, en la propia naturaleza de la Unión Europea y en los derechos fundamentales de la ciudadanía.

Ante la preocupación derivada de la situación en Hungría, y la decisión adoptada por el Parlamento Europeo, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Solicitar al Consejo de la Unión Europea que tramite con celeridad la solicitud del Parlamento Europeo relativa a la constatación, de conformidad con el artículo 7, apartado 1, del Tratado de la Unión Europea, de la existencia de un riesgo claro de violación grave por parte de Hungría de los valores en los que se fundamenta la Unión.

2. Contactar con los Estados miembros de la Unión Europea para reunir la mayoría de cuatro quintos del Consejo de la UE, necesaria para tramitar la solicitud del Parlamento Europeo, y en el caso de verificar la existencia de una violación grave y persistente por parte de Hungría de los valores contemplados en el artículo 2 del TUE, solicitar la adopción de las medidas sancionadoras correspondientes.

3. Informar en un plazo de tres meses al Congreso de los Diputados sobre el curso de la solicitud del Parlamento Europeo en el Consejo de la UE.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2018.—**Pablo Bustinduy Amador**, Diputado.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 16

162/000773

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en el Pleno, relativa al desarrollo de una normativa estatal que obligue a los establecimientos de hostelería y restauración a ofrecer agua del grifo de manera gratuita.

Exposición de motivos

El 28 de julio de 2010, a través de la Resolución 64/292, la Asamblea General de las Naciones Unidas reconoció explícitamente el derecho humano al agua y al saneamiento, reafirmando que un agua potable limpia y el saneamiento son esenciales para la realización de todos los derechos humanos.

La Comisión Europea presentó el pasado 1 de febrero la revisión de la directiva comunitaria para mejorar el acceso y la calidad del agua potable.

Esta acción de la Comisión Europea responde a la Iniciativa Ciudadana Europea, «Right2Water», que recibió el apoyo de 1,6 millones de europeos y pretende así colaborar en

- el desarrollo del Derecho Humano al Agua,
- apoyar el cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS 6 («Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos»),
- y del principio 20 sobre acceso a los servicios esenciales, donde está incluido el agua, del Pilar Europeo de Derechos Sociales, aprobado por el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión el 17 de noviembre de 2017, durante la Cumbre social en favor del empleo justo y el crecimiento celebrada en Gotemburgo (Suecia).

En 2014, la Comisión Europea decidió responder positivamente a la Iniciativa Ciudadana Europea (ICE) Right2Water, que solicitaba a la Comisión que garantice que todas las y los ciudadanos de la UE tengan derecho al agua y el saneamiento, que el abastecimiento de agua y la gestión de recursos hídricos no se rijan por las normas del mercado interior y se excluyan del ámbito de la liberalización, y que redoble sus esfuerzos para lograr el acceso universal al agua y el saneamiento.

La mayor parte de las personas que viven en la UE cuentan ya con un buen acceso a agua potable de gran calidad, especialmente si se compara con otras regiones del mundo, y gracias, en parte, a más de treinta años de legislación de la UE sobre la calidad del agua potable. Esta política vela porque el agua destinada al consumo humano sólo se consuma de forma segura, y protegiendo la salud de los ciudadanos.

Además, reducir el consumo de agua embotellada puede ayudar a los hogares europeos a ahorrar más de seiscientos millones de euros al año. Si confía más en el agua del grifo, la ciudadanía también puede contribuir a reducir los residuos plásticos procedentes del agua embotellada, incluyendo la basura marina. Las botellas de plástico son uno de los artículos de plástico de un solo uso que se encuentran con más frecuencia en las playas europeas.

El 99,5% del agua que sale de los grifos en España es apta para el consumo y cumple con todos los requisitos sanitarios, según Tapp Water. Asociaciones para la defensa del consumidor como Facua también defienden el consumo de agua del grifo en detrimento del agua embotellada. Esta entidad alerta que España es el tercer país que más agua embotellada consume y defiende que el agua del grifo pasa por exhaustivos controles, aclarando que el único producto no sano que puede contener el agua del grifo es el cloro, algo que se elimina con un filtro, mientras que el agua embotellada puede contener plásticos y componentes nocivos como el Bisfenol A.

También la OCU hizo un exhaustivo análisis del agua que nos llega a través del grifo, evidenciando que el 90% es de calidad. A pesar de estos datos tan buenos, la percepción de la ciudadanía es que la calidad del agua no es buena y por eso se recurre al agua embotellada.

La OCU calcula que el agua del grifo cuesta menos de 0,002 euros y, a través de una encuesta a más de 1.250 personas, que el 14% de los locales no la sirven si los clientes la piden. En otros lugares como París, Praga, Miami, Nueva York o Quebec ya es obligatorio ofrecerla.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 17

Por ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso insta al Gobierno a:

1. Desarrollar el marco normativo necesario para garantizar que en los establecimientos de hostelería y restauración se ofrezca siempre la posibilidad de un recipiente de agua del grifo, y los vasos para su consumo, de forma gratuita y complementaria a la oferta del mismo establecimiento.

2. Promover, en coordinación con todas las Administraciones Públicas, las campañas de sensibilización pertinentes para fomentar la pedagogía y la información en el sector del agua, orientadas a mejorar la percepción de la ciudadanía sobre la calidad del agua del grifo.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2018.—**Juan Antonio López de Uralde Garmendia**, Diputado.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/000774

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en el Pleno, relativa a la eliminación de los envases de plástico en los alimentos con venta a granel.

Exposición de motivos

El desecho de alimentos supone un perjuicio económico y social con consecuencias ambientales graves. Se estima que la UE-28 desperdició 88 millones de toneladas de alimentos en 2012, en diferentes etapas de la cadena alimentaria. Los costes asociados al desecho de alimentos en la UE se estiman a 143.000 millones de euros —equivalente al presupuesto operacional de la UE.

Desde que el uso del envasado de plástico de alimentos se implantó en Europa en los años 50, los niveles per cápita de residuos de envases de plástico y de alimentos han crecido simultáneamente con valores que superan al año los 15 millones de toneladas o 30 Kg de residuos de plástico per cápita y los 31 millones de toneladas o 70 Kg de residuos alimentarios domésticos per cápita.

Aproximadamente, el 42% del plástico producido mundialmente desde 1950 se ha utilizado para envasado, y este sigue siendo el mayor mercado de plástico en Europa hoy en día, suponiendo un 40% del mismo.

En general los envases de alimentos no encajan con los objetivos de economía circular, hecho que se ejemplifica con los bajos índices de reutilización y reciclado, y por un nivel significativo de abandono de los mismos en la naturaleza. La exportación de residuos de plástico desde Europa y un mercado global creciente de alimentos envasados han sido los detonantes para una rápida globalización de los impactos socioeconómicos y ambientales de los residuos de envases de plástico.

A nivel global, se producen cada año 300 millones de toneladas de plástico y se espera que la producción se duplique en los próximos 20 años. En 2050, la industria del plástico podría ser responsable del 15% del presupuesto global de carbono. La demanda total de plástico en Europa ha alcanzado cifras de 49 millones de toneladas al año, de las cuales un 40% se usan para envasado. La mayoría de estos envases plásticos se usan una sola vez, perdiendo el 95% su valor económico tras este primer y único uso, suponiendo una pérdida de 100.000 millones de euros cada año. Comparado con otras aplicaciones del plástico el envasado tiende a acortar cada vez más su vida útil. La mayoría de los productos se convierten en residuos el mismo año de su producción.

El crecimiento de la producción de plásticos en los últimos 65 años ha superado sustancialmente a cualquier otro material manufacturado. Las mismas propiedades que hacen que los plásticos sean tan versátiles en innumerables aplicaciones (durabilidad y resistencia a la degradación) hacen que estos materiales sean difíciles o imposibles de asimilar para la naturaleza.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 18

La mayor parte de los plásticos se emplea en la fabricación de envases, es decir, en productos de un solo uso. En concreto, en Europa la demanda de plásticos para envases fue del 39% en 2013, y en España ascendió al 45%.

Al igual que su producción, el aumento de residuos de plástico se ha incrementado de forma dramática. Cuando nos deshacemos de un plástico, puede terminar en un vertedero, ser incinerado o reciclado. En Europa, el vertido y la incineración constituyen las formas predominantes de gestión de los residuos de plástico, con un 31% y un 39% respectivamente. Menos del 30% de los residuos de plástico post-consumo se recogen para su reciclado, y la mayoría de este porcentaje se realiza mediante exportaciones fuera de Europa o en aplicaciones de bajo valor.

Como consecuencia de su mala gestión, o de su abandono, unos 8 millones de toneladas de plásticos acaban en los mares y océanos anualmente, formando el 60-80% de la basura marina.

El tiempo de degradación del plástico depende del tipo y de las condiciones ambientales a las que se expone (luz solar, oxígeno, agentes mecánicos)[...], aunque según diferentes estudios, se estiman las siguientes tasas de descomposición para diferentes materiales plásticos encontrados habitualmente en las costas:

- vasos de plástico con espuma: 50 años;
- portavasos de plástico: 400 años;
- pañales desechables: 450 años;
- botellas de plástico: 450 años;
- redes de pesca: 600 años;
- bolsas de plástico: entre 20 y 150 años. Sin embargo, la mayoría de las bolsas de plástico están hechas con polietileno de alta densidad y pueden llegar a tardar hasta mil años en descomponerse por completo.

Los costes ambientales de los plásticos incluyen emisiones de efecto invernadero, extracción de agua, contaminación de los suelos y agua, contaminación de los océanos, El Centro Común de investigación de la Comisión Europea (JRC) realizó en 2016 un completo análisis de la basura en las playas europeas. Y la conclusión era que el 84% de los residuos encontrados eran plásticos. Otro estudio publicado en 2015 en Science cuantificaba en ocho millones las toneladas de plásticos que acaban en los mares del planeta cada año en forma de residuos. Luego, el mar los devuelve a las playas. Es el equivalente a cinco bolsas de supermercado llenas de plástico para cada metro cuadrado de costa del mundo. Para 2025 se estima que la entrada anual será aproximadamente dos veces mayor, es decir, el equivalente a diez bolsas de supermercado llenas de plástico por metro cuadrado de costa.

Se estima que cada día 700 millones de toneladas de plástico acaban solamente en el mar Mediterráneo. El Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) calcula que la repercusión anual global de los plásticos de la industria alimentaria sobre el capital natural es de 15.000 millones de euros, el mayor impacto de los plásticos de todos los sectores de consumo.

Aparte de sus efectos nocivos sobre el medio ambiente, el plástico desechado tiene inconvenientes económicos. Los materiales de embalaje de plástico con un valor de no menos de ochenta mil millones de dólares se pierden cada año, según un informe del Foro Económico Mundial y la Fundación Ellen MacArthur, citado por la ONU.

Además, los plásticos pueden ser ingeridos por la fauna marina, incluyendo el plancton, los crustáceos y los peces, lo que les puede causar problemas, tanto por su presencia física en el intestino como a causa de los contaminantes químicos que llevan. Esas sustancias químicas pueden ser transferidas a sus tejidos, entrando en la cadena alimentaria hasta llegar a nuestros platos. Actualmente ya se han descubierto pequeños fragmentos de plástico (microplásticos) en varias especies de pescados y mariscos que consumimos, los cuales también pueden presentar sustancias tóxicas procedentes de esos plásticos.

Por ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso insta al Gobierno a:

1. Facilitar, antes del 1 de enero de 2020, un marco normativo favorable para poder eliminar la venta de todos aquellos productos alimentarios envasados con plásticos que tienen a la venta a granel.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 19

2. Exigir a los supermercados y grandes superficies que proporcionen alternativas sostenibles para comprar SEAS productos de alimentación y que fomenten la venta a granel.

3. Implementar un sistema de Responsabilidad Ampliada del Productor para que los supermercados y grandes superficies asuman su responsabilidad social y medioambiental respecto al ciclo de vida completo de sus productos y envase, y exigir lo mismo a los proveedores.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2018.—**Juan Antonio López de Uralde Garmendia**, Diputado.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/000775

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en el Pleno, relativa al impulso de las medidas necesarias para favorecer la conexión eléctrica de Melilla.

Exposición de motivos

La Ciudad Autónoma de Melilla mantiene un sistema eléctrico extrapeninsular desconectado de la red Estatal Eléctrica del Estado, que básicamente se compone de una planta de generación fuel/gas operado por la empresa ENDESA, con una potencia instalada de 78 MW, siendo el sistema eléctrico español junto con el de Ceuta, más contaminante y caro de los sistemas eléctricos del Estado. Los altos costes de generación de energía de las centrales desconectadas de la Red Estatal son subvencionados a través de la factura eléctrica de toda la ciudadanía.

La ciudad no cuenta con otro suministro eléctrico salvo la electricidad producida por la incineradora y pequeñas instalaciones fotovoltaicas que no llegan a producir ni el 5% de la demanda anual. La ciudad no recibe ningún tipo de suministro eléctrico desde fuera de la ciudad, ni de la Península, ni indirectamente desde Marruecos.

La política energética española, en consonancia con la estrategia europea, pasa por la máxima interconexión en red no sólo en el interior de la Península sino también con los sistemas extrapeninsulares y otros países.

La Red Eléctrica Española cuenta con varias interconexiones submarinas entre las que se encuentran las interinsulares Mallorca-Menorca, Mallorca-Ibiza, Ibiza-Formentera, Lanzarote-Fuerteventura, y las que unen con la Península como son las de Península Marruecos, a través del estrecho y la de Península-Mallorca que entró en servicio en los últimos años.

Se encuentran programadas más interconexiones submarinas interinsulares para completar la conexión entre islas y la conexión entre la Península y Ceuta, esta última con una potencia 50 Mw y 129 millones de euros de inversión.

La ventaja más inmediata del cambio de sistema radicaría en pasar de un sistema de producción caro y altamente contaminante a un sistema Integrado en la Red Eléctrica Estatal que produce, según años, entre un 33 y un 42% de generación en energías renovables. Además facilitaría otros avances tecnológicos como la implantación del vehículo eléctrico y que, al integrarse en una red más estable y mallada, permitiría la implantación masiva de generación distribuida de electricidad a través de generación de energía solar y eólica en la propia ciudad, que por sus características geoclimáticas cuenta con unas inmejorables.

Otras ventajas son la liberación de espacio urbano en la ciudad, el abandono del proyecto de ampliar el puerto para trasladar la central eléctrica con su consiguiente ahorro, la eliminación total de la contaminación atmosférica y el ahorro en la factura de electricidad del sobrecoste energético de la generación extrapeninsular.

Atendiendo a que el consumo medio es de algo más de 200 Gw anuales y el pico de consumo se localizó en el año 2017 con 41 Mw, un cable similar al instalado en Ceuta de 50 Mw sería suficiente para

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 20

un suministro total, independientemente que se mantengan como respaldo varias de las actuales turbinas de gas.

Por ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso insta al Gobierno a:

1. Encargar al Ministerio de Fomento el inicio de los estudios previos para la interconexión eléctrica a través de un cable submarino de 50 MW entre territorio peninsular y la Ciudad Autónoma de Melilla.

2. Desarrollar un plan de incentivos económicos, fiscales y normativos para el apoyo a la generación distribuida renovable en las ciudades de Ceuta y Melilla, con el objeto de aprovechar sus excelentes condiciones climáticas para la generación de electricidad y que beneficie al desarrollo del escaso tejido industrial y generación de empleo neto.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2018.—**Juan Antonio López de Uralde Garmendia**, Diputado.—**Txema García Guijarro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/000776

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 vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley para instar al Gobierno a impulsar una política migratoria coherente y responsable, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

España está viviendo una grave situación debido a la llegada masiva e incontrolada de inmigrantes desde la entrada del buque Aquarius al puerto de Valencia el pasado mes de junio, autorizado por el Gobierno español. El número de llegadas irregulares a España ha crecido notablemente, pudiendo considerar que se encuentran al punto del colapso los servicios de acogida, en particular, en Andalucía.

Casi 28.000 personas sin documentación han entrado en las costas españolas en el año 2018, triplicando la cifra de 2017. Esto ha supuesto que España sea el primer destino para la inmigración irregular, superando desde hace semanas las cifras de Italia: 1.215 inmigrantes irregulares (cuatro veces menos que los que recibe España) y Grecia: 2.477 inmigrantes irregulares (menos de la mitad de los migrantes que llegan a España), que suelen situarse a la cabeza de los países europeos en la llegada de migrantes. Más del 42% de todos los inmigrantes irregulares que cruzan el Mediterráneo hacia Europa utilizan la ruta española conocida como la ruta del Mediterráneo Occidental. Según las cifras de la OIM, solo en el mes de agosto han llegado a las costas españolas por el Mediterráneo occidental 5.063 inmigrantes, a falta de tres días para que finalice el mes.

Especialmente grave y preocupante desde el punto de vista humanitario y de los derechos fundamentales es el tráfico de seres humanos y las mafias que se aprovechan de la situación de necesidad de los migrantes. Contra esta lacra debemos combatir en unión con el resto de Estados Miembros para evitar más muertes en el Mediterráneo y en nuestras fronteras comunes.

A ello se suma la especial situación de los denominados «MENAS» o menores extranjeros no acompañados, que hay que abordar, tratándose de menores, en su interés superior dentro del marco legal.

En el mismo sentido, a estos datos hay que sumar el salto masivo a la valla de Ceuta de más 600 subsaharianos el pasado 26 de julio y otro salto de 116 inmigrantes el pasado 22 de agosto. Según datos publicados por el Ministerio del Interior, hasta el 15 de agosto, el total de llegadas de migrantes a España, tanto a través del mar como por las fronteras terrestres, asciende a 29.541 personas, 16.443 más que en el mismo periodo del año anterior, en las que llegaron 13.908.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 21

En estos asaltos es esencial proteger, por otro lado, a nuestras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y reconocer su ingente labor en la lucha contra las mafias y para la defensa de nuestra seguridad y el orden público.

A pesar de lo preocupante de los datos, dado que detrás de cada uno de ellos se esconden vidas humanas, y de la fuerte presión social que se ha generado, el Gobierno no tiene una línea clara de actuación acerca de la política migratoria y del sistema de acogida de inmigrantes. Por un lado, la ministra de Trabajo y Seguridad Social, Magdalena Valerio, reconoció que los dispositivos de acogida a inmigrantes se han visto desbordados. Mientras que, por otro lado, el Ministro del Interior, Grande-Marlaska afirmó lo contrario, que el sistema de acogida de inmigrantes en España no está colapsado.

Los bandazos en política migratoria son continuos. Se ha pasado de provocar un irresponsable efecto llamada, desatado por la concesión a los 629 migrantes del Aquarius de un permiso de entrada extraordinario por motivos humanitarios de 45 días y su recibimiento con un despliegue de dispositivos sanitarios y policiales extraordinarios y por la promesa de retirar las concertinas, a recrudescer la política migratoria mediante rebajas en los permisos de entrada a golpe de oportunismo hasta reducirlos a un protocolo común, el mismo que reciben los rescatados de las pateras, o expulsar a los 116 inmigrantes que saltaron la valla de Ceuta el pasado 22 de agosto.

Por otro lado, el Presidente ha acordado una serie de medidas migratorias con la Canciller alemana, publicándolas inmediatamente, pero sin integrarlas en un plan global que resuelva el problema existente.

Esta situación de inestabilidad, oportunismo e inseguridad jurídica está provocando reacciones negativas en la población de toda Europa y está siendo aprovechada por partidos políticos de la extrema derecha de países como Alemania (Aternative für Deutschland) y elogiada por políticos como Matteo Salvini que felicitan a Pedro Sánchez por actuar como ellos lo hubieran hecho. Esta coyuntura prueba la alarmante improvisación con la que está actuando el Gobierno, cuando nuestro país debería ser pionero y experto en la política migratoria.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Implementar una política migratoria coherente y responsable basada en la lucha contra las mafias que utilizan el drama humano, la solidaridad con las personas, la cooperación con los países de origen, la defensa de nuestras fronteras, la coordinación con la UE y el apoyo a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

2. Promover la creación de un Plan Integral para África en el que los países occidentales, en concreto los países miembros de la Unión Europea, aboguen por la institucionalización, la educación, la inserción laboral y la inmigración regulada, invirtiendo en el desarrollo efectivo de los países emisores de migrantes.

3. Invertir en la formación de los inmigrantes que llegan a España por vías regulares para que puedan acceder al mercado laboral y generar riqueza.

4. Otorgar el mismo status a todos los migrantes que se encuentren en la misma situación para no generar inseguridad jurídica.

5. Promover una inmigración segura, regular y ordenada.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

162/000777

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, a iniciativa del Diputado Sergio Pascual Peña junto con los Diputados y Diputada Félix Alonso Cantorné, Juan López de Uralde y Eva García Sempere de conformidad con el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en Pleno, relativa una moratoria del AVE por su ineficacia en términos de económicos, social, de movilidad y ecológicos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 22

Exposición de motivos

España es el segundo país del mundo con más kilómetros de vías ferroviarias de alta velocidad, sólo por detrás de China. Con el modelo del AVE nos vendían que la apuesta por la modernización basada en la alta velocidad traería futuro, empleo, desarrollo empresarial y tecnológico, y mejoras en la calidad de vida orientada hacia el progreso. Pero la realidad ha sido y es radicalmente distinta: el AVE no garantiza el derecho a la movilidad, rompe la cohesión territorial, ha generado desiertos ferroviarios al perderse conexiones y paradas con las cabeceras de comarcas y con cientos de pueblos, es un modelo elitista al cual sólo tiene alcance y puede hacer uso del AVE una pequeña parte de la población de nuestro país, ha supuesto pérdida de oferta ferroviaria, ha supuesto un enorme derroche de recursos públicos, un alto endeudamiento, es deficitario y su impacto ambiental el injustificado.

Una reciente investigación original publicada en el Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles sobre el despilfarro de los recursos públicos en infraestructuras en España¹ desde el año 1995 hasta 2016, constata que muchos de los proyectos acometidos de Alta Velocidad no responden a criterios de rentabilidad social, y están hechos con estimaciones irreales. Sólo en líneas, sin considerar estaciones con escasa afluencia de personas viajeras o elevados sobrecostes, el estudio calcula un despilfarro de 26.240,6 millones de euros en la Alta Velocidad en nuestro país. Dicho de otra manera, el 57% del despilfarro de la Administración Central ha sido en líneas para el AVE. El informe concluye que la priorización irracional e ineficiente del AVE ha sido en detrimento del ferrocarril de cercanías, media distancia y de la movilidad sostenible.

Por otro lado, el Tribunal de Cuentas Europeo, en un informe publicado el pasado 26 de junio de 2018, confirma que la alta velocidad carece de una planificación adecuada y deficiente, donde la necesidad de construcción se debe a consideraciones políticas, y con un alto coste, los trenes de media circulan al 45% de la velocidad máxima por lo que estas infraestructuras están sobredimensionadas. Las líneas auditadas por el Tribunal de Cuentas Europeo cuestan una media de 25 millones de euros por kilómetro. Cuatro de las diez líneas costarán más de 100 millones de euros por minuto de tiempo de trayecto ahorrado. El informe recoge que la Comisión Europea ha destinado 23300 millones de euros desde el año 2000 a la alta velocidad, de los cuales el 47%, unos 11.232 millones de euros, fueron invertidos en España.

El resultado de todo es que tenemos peor movilidad en nuestro país, ha disminuido el número de personas viajeras por ferrocarril, tenemos infraestructuras que han sido puestas al servicio del enriquecimiento de unos pocos pero con un gran coste social y ambiental, los ejes ferroviarios están fuera de prioridad, la reapertura de líneas lejos de ser una realidad, la modernización de líneas convencionales para mejorar las prestaciones no tiene lugar, y el tren público y social, el más sencillo, rentable y ecológico, el que tiene más apoyos y el que mayor número de personas reclaman, está más lejos que cerca de alcanzarse.

Por todo ello el Grupo Parlamentario presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Aprobar de manera urgente una moratoria en la construcción de nuevas líneas de Alta Velocidad en España.
2. Reorientar los recursos destinados a la Alta Velocidad hacia la modernización de las líneas convencionales para la mejora de las prestaciones, priorizando la movilidad y la cohesión territorial, mejorando la seguridad, favoreciendo la intermodalidad y convirtiendo al ferrocarril en una alternativa competitiva en tiempo y coste frente al transporte por carretera.
3. Priorizar la ejecución de los ejes ferroviarios atlántico, mediterráneo, cantábrico, transversal de Andalucía y de la vía de la Plata, junto con sus interconexiones y la intermodalidad con otros medios de transporte público y puertos costeros y secos.
4. Ampliar las Obligaciones de Servicio Público de Renfe y las inversiones en infraestructuras de Cercanías y Media Distancia con el objetivo a medio plazo de contar con una red mallada y cadenciada.

¹ Romero, J., Brandis, D., Delgado Viñas, C., García Rodríguez, J.L., Gómez Romero, Olcina, J., Rullán, O., Vera-Rebollo, J. F., & Vicente Run, J. (2018). Aproximación a la Geografía del despilfarro en España: balance de las últimas décadas. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 77, 1 -151. doi: <http://www.age-geografia.es/mwginternal/de5fs23hu73ds/progress?id=xFWdzdnkHMDmW1u7Ta9XGLD Rm0l01g4oU75nAlOhpDU>,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 23

Para ello, el Gobierno acordará en el próximo Contrato Programa, entre la Administración General del Estado y la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora, para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de Cercanías, Media Distancia y Ancho Métrico sujetos a Obligaciones de Servicio Público, el mantenimiento de todos y cada uno de los servicios prestados hasta ahora, así como el incremento de al menos un 10% del contrato con la finalidad de atender nuevas obligaciones de servicio público ferroviarias de cercanías o media distancia.

5. Replantear todas las líneas de alta velocidad hacia líneas de altas prestaciones cumpliendo con los criterios de eficiencia y rentabilidad social en los términos que marcan las distintas recomendaciones expertas y del Tribunal de Cuentas Europeo.

6. Realizar y poner en marcha de forma inmediata una auditoría pública e independiente de todas las líneas de alta velocidad de cara a depurar la legitimidad de toda la deuda, sobrecostes y despilfarros.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de septiembre de 2018.—**Sergio Pascual Peña, Félix Alonso Cantorné, Juan Antonio López de Uralde Garmendia y Eva García Sempere**, Diputados.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/000778

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, de conformidad con los artículos 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en Pleno, relativa a la reapertura de líneas ferroviarias, la expansión de los Cercanías y el impulso a los ejes transversales ferroviarios para afrontar un cambio de modelo de transporte en nuestro país liderado por la expansión del tren público y social basado en garantizar el derecho a la movilidad pública, social y sostenible que cohesione y vertebral el territorio.

Exposición de motivos

España es el segundo país del mundo con más kilómetros de vías ferroviarias de alta velocidad, sólo por detrás de China. Con el modelo del AVE nos vendían que la puesta por la modernización basada en la alta velocidad traería futuro, empleo, desarrollo empresarial y tecnológico y mejoras en la calidad de vida orientada hacia el progreso. Pero la realidad ha sido y es radicalmente distinta: el AVE no garantiza el derecho a la movilidad, rompe la cohesión territorial, ha generado desiertos ferroviarios al perderse conexiones y paradas con las cabeceras de comarcas y con cientos de pueblos, es un modelo elitista al cual sólo tiene alcance y puede hacer uso del AVE una pequeña parte de la población de nuestro país, ha supuesto pérdida de oferta ferroviaria, ha supuesto un enorme derroche de recursos públicos, un alto endeudamiento, es deficitario y su impacto ambiental es injustificado. Se invierte el 70% en el «Todo AVE y solo el 30% en el resto del ferrocarril, cuando dos millones de personas utilizan, en España, cada día los trenes de cercanías y los trenes regionales y sólo 23.000 personas utilizan cada día los trenes «AVE».

El resultado de todo es que tenemos peor movilidad en nuestro país, se han perdido personas viajeras por ferrocarril, tenemos infraestructuras que han sido puestas al servicio del enriquecimiento de unos pocos pero con un gran coste social y ambiental, los ejes ferroviarios están fuera de prioridad, la reapertura de líneas lejos de ser una realidad, la modernización de líneas para mejorar las prestaciones no tienen lugar y el tren público y social, el más sencillo, rentable y ecológica, el que tiene más apoyos y mayor número de personas reclaman, está más lejos que cerca de alcanzarse.

Considerando el cambio climático como el principal reto actual y contemplando su relación directa con la quema de combustibles fósiles, ya que esta combustión genera el 80% de las emisiones de gases con efecto de invernadero. Pensando en el binomio cambio climático-energía como la clave a abordar de forma inmediata pues hemos de lograr una transición civilizada hacia las futuras seguridad ecológica y justicia social. Sabiendo que el transporte (y por tanto la movilidad de las personas y de las mercancías) se muestra como un gran consumidor de combustibles fósiles y, por lo mismo, como un alto emisor de

gases con efecto de invernadero. Estimando que la proximidad es imprescindible para reducir las necesidades de transporte y que con este criterio es preciso reorganizar la actividad productiva, la gestión del territorio y las formas de vida. Y, en paralelo, establecer el ferrocarril como la columna vertebral del sistema multimodal de transporte, junto a la marcha a pie y los desplazamientos en bicicleta.

Además, en el año 2030 la Unión Europea tiene acordado reducir las emisiones de los sectores difusos en un 30% respecto a 2005. Donde corresponde a España una reducción del 26%, dentro del reparto de esfuerzos establecido, tomando en cuenta que en los sectores difusos se encuentra el transporte. Y dentro del sistema multimodal de transporte, el ferrocarril presenta la ventaja de utilizar ruedas de acero sobre carriles de acero, lo que proporciona un bajo rozamiento entre el vehículo y la vía, haciendo del tren el medio de transporte que menor consumo energético tiene por unidad transportada. Al consumir menos energía, el tren es un bajo emisor de gases con efecto de invernadero, y puede dejar de emitirlos si la energía consumida procede de energías renovables.

Por tanto se necesita revertir esta situación impulsando los servicios de trenes de cercanías, los trenes Regionales y los trenes de Grandes Distancias integrado con el resto de servicios públicos de transporte existentes en su ámbito, y con el conjunto del sistema multimodal de transporte donde también están los desplazamientos a pie, en bicicleta, en taxi o en automóvil privado. Todo ello con la eficiente integración tarifaria, títulos de transporte multimodales y abonos de transporte para las personas que son usuarias habituales del transporte público colectivo, así como la integración funcional, debiendo para ello potenciar el acceso a pie y en bicicleta a las estaciones de los trenes de cercanías, más las conexiones y transbordos con los otros modos y medios de transporte, autobuses, etc.

Si un sector de la población resulta especialmente perjudicado por los déficits en este principio es sin duda el de aquellos, y sobre todo aquellas, que se dedican a los cuidados. La coordinación entre servicios de esenciales como el educativo y el sanitario y la red de movilidad debe constituirse en objetivo prioritario. Por tanto, se torna necesario asegurar que las inversiones en infraestructuras ferroviarias ponen en el centro las necesidades de la ciudadanía y garantizan su derecho a la movilidad.

Para ello, se deben favorecer los ejes transversales, la reapertura de líneas en desuso y crear nuevas redes de trenes de cercanías convirtiendo al ferrocarril en la columna vertebral del sistema multimodal de transporte, con el objetivo de alcanzar un verdadero efecto de red.

En definitiva, se trata de poner la cohesión territorial, la intermodalidad, la diversificación, la sostenibilidad, la seguridad y la utilidad en el centro de las políticas de movilidad que garanticen el derecho a la misma, en igualdad de condiciones de acceso y expandiendo la calidad del servicio público.

Por todo ello el Grupo Parlamentario presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Licitación y adjudicación con carácter urgente la redacción del Estudio Informativo para la reapertura y puesta en marcha los siguientes servicios ferroviarios:

- Línea Vía de la Plata.
- Línea 102 Burgos-Aranda de Duero-Riaza-Madrid.
- Línea Valladolid-Ariza.
- Línea Segovia-Medina del Campo.
- Línea Madrid-Plasencia y su recorrido por el valle del Tiétar.
- Línea Guadix-Baza-Almanzora-Lorca.
- Línea Huelva-Ayamonte-Frontera de Portugal.
- Línea Alcalá de Guadaíra-Sevilla.
- Línea Sanlúcar de Barrameda-Jerez.
- Línea Reus-Roda.

2. Realizar los estudios previos de viabilidad y factibilidad, de forma pormenorizada, para la implantación nuevas redes de servicios de Cercanías, incluyendo las infraestructuras viarias y las estaciones necesarias. El objetivo es atender la máxima demanda de transporte en tren para todos los municipios con más de 20.000 habitantes para el año 2030.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 25

3. Alcanzar un verdadero efecto de red mediante el impulso del desarrollo de los ejes transversales ferroviarios:

- Eje Atlántico.
- Eje Cantábrico-Mediterráneo.
- Eje Mediterráneo.
- Eje Andaluz.
- Eje de la Plata.

4. Asignar recursos suficientes para acometer al menos un 20% de la electrificación de la red convencional que actualmente sigue sin electrificar antes de 2020.

5. Adaptar las líneas existentes y/o planificar las nuevas para tráfico mixto de personas y pasajeros. De forma que para 2030 contaremos con líneas con vía doble electrificada en corriente alterna, aunque las que tengan electrificación en corriente continua pueden continuar con la misma, dado que las cabezas tractoras de los trenes y los trenes con motorización distribuida pueden servirse de la tecnología de captación de la electricidad de catenarias dotadas con diversos tipos de electrificación. El suministro de energía a la electrificación debe efectuarse desde fuentes renovables.

6. Dotar a las líneas de señalización tipo “EtcS”, sistema europeo de control de trenes, y de gestión de tráfico tipo “Ertms”, sistema europeo también, que permite, en sus diversos niveles 1, 2 y 3, utilizar como respaldo de seguridad los sistemas de señalización antiguos existentes en las líneas. Señalización y gestión del tráfico ferroviario que facilitan la circulación de 350 trenes diarios por todas las líneas de la red, permitiendo simultanear trenes de cercanías, trenes regionales, trenes de grandes distancias y trenes de mercancías.

7. Aprovechar y favorecer el uso de la tecnología existente para el cambio de ancho en las vías y en los trenes, y evitar la generación de islas ferroviarias sin conexión con la red básica.

8. Realizar a la mayor brevedad posible un estudio sobre las actuaciones necesarias para hacer accesible todas las estaciones de ferrocarril de nuestro país.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de septiembre de 2018.—**Sergio Pascual Peña, Eva García Sempere, Félix Alonso Cantorné y Juan Antonio López de Uralde Garmendia**, Diputados.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/000779

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú-Podem-En Marea, de conformidad con el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en Pleno, para la puesta en marcha del proyecto de recuperación en forma de ecovía del histórico trazado del Tren de Arganda.

Exposición de motivos

El futuro de la movilidad en nuestro país pasa por darle prioridad a una política de transporte sostenible basada en el transporte público colectivo, social, ecológico y de calidad. Los tiempos en los que la movilidad venía dirigida por la política de infraestructuras con desarrollos desorbitados y especulativos basados en la alta velocidad han demostrado que no traían los beneficios prometidos.

El proyecto Ciclovía Tren de Arganda trata de recuperar el antiguo trazado del tren de Arganda como vía verde con el fin de conectar el parque del Retiro en Madrid con Rivas Vaciamadrid y Arganda del Rey mediante un itinerario accesible para caminar o montar en bicicleta, mejorando a su vez la movilidad de la zona salvando multitud de barreras que separan actualmente estos municipios. Un total de 27,200 km, que podría dar servicio a 19 Centros Educativos (Colegios e Institutos), transcurrir por 7 parques, 8 centros Polideportivos, acceso a tres centros hospitalarios por su proximidad y favorecer la intermodalidad con otros transportes públicos como el metro, el Cercanías y autobuses. Se trata de una medida de movilidad

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 26

sostenible, que lucha contra el cambio climático, favorece la descongestión automovilística y contribuye a la recuperación del patrimonio ferroviario e histórico de nuestro país.

Por todo ello el Grupo Parlamentario presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. En un plazo inferior a seis meses, promover y coordinar las actuaciones necesarias con todos los organismos, administraciones y sociedad civil implicados para la correcta ejecución administrativa, técnica y presupuestaria del proyecto de recuperación en forma de ecovía del histórico trazado del Tren de Arganda.

2. Incluir una partida presupuestaria para la licitación del estudio de adecuación del trazado.

3. Favorecer la máxima intermodalidad y publicidad entre el Cercanías y el uso del transporte en bicicleta en las estaciones próximas a la ecovía.

4. Estudiar y poner en marcha la rehabilitación de infraestructuras originales (puentes, pasos elevados y plataformas) recuperando elementos de patrimonio histórico ferroviario. Especialmente importante es el acondicionamiento y reforma del puente del distrito de Vicálvaro en el municipio de Madrid, permitiendo el paso de vecinos y vecinas y acabando con este elemento como barrera urbana.

5. Adaptar el puente original entre los términos municipales de Rivas y Arganda para compatibilizar el actual uso (tren de vapor recreativo de Arganda) del puente con el tránsito peatonal y ciclista mediante unos voladizos u otra solución técnica, ya que es demasiado estrecho para que pasen simultáneamente tren y ciclistas o peatones como muestra la siguiente foto.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de septiembre de 2018.—**Juan Antonio López de Uralde Garmendia y Félix Alonso Cantorné**, Diputados.—**Eva García Sempere**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/000780

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, a iniciativa del Diputado Sergio Pascual Peña junto con las Diputadas y Diputado Ana Belén Terrón Berbel, Eva García Sempere y Javier Sánchez Serna de conformidad con los artículos 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en Pleno, relativa dar máxima prioridad y mayor dotación presupuestaria a la reapertura de la línea férrea Guadix-Baza-Almanzora-Lorca.

Exposición de motivos

El antiguo ramal ferroviario Guadix-Baza-Almanzora-Lorca (dentro de la línea férrea Murcia-Granada) lleva más de 33 años cerrado, desde el 31/12/1984, pese a los continuos informes técnicos y socioeconómicos que avalan su reapertura.

La realización del Corredor Ferroviario Mediterráneo es la ocasión no solo para reabrir esta línea férrea, sino además para vertebrar estas necesitadas comarcas del sureste peninsular.

Los Presupuestos Generales del Estado para 2018 (PGE2018) recogen una partida de algo más de 500.000€ (repartidos entre 2018 y 2019) para el preceptivo Estudio Informativo que reabra la línea, cantidad muy insuficiente, sobre todo si se considera el informe del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad de Granada, que estima en 1,6 millones la cantidad necesaria para un informe de este tipo con plenas garantías.

Una vez que ha entrado en vigor el mencionado PGE2018, urge la licitación y adjudicación del mencionado Estudio Informativo de reapertura, a la vez que la asignación de un suplemento extraordinario de crédito de un millón de euros para su ejecución.

La reapertura de línea férrea Guadix-Baza-Almanzora-Lorca es básica para vertebrar un territorio que abarca once comarcas distribuidas en tres provincias y dos comunidades autónomas, con graves

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 27

carencias socioeconómicas y de infraestructuras, permitiendo luchar contra el despoblamiento y favoreciendo la diversificación económica, como vienen reivindicando tras años de lucha la Asociación de Amigos del Ferrocarril Comarca de Baza.

Por todo ello el Grupo Parlamentario presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Priorizar la reapertura de la línea férrea Guadix-Baza-Almanzora-Lorca, licitando y adjudicando con urgencia la redacción del Estudio Informativo de reapertura recogidos en los PGE2018, así como dotando de un suplemento extraordinario de crédito que eleve hasta los 1,6 millones la partida presupuestaria del citado estudio.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de septiembre de 2018.—**Sergio Pascual Peña, Ana Belén Terrón Berbel, Eva García Sempere, Javier Sánchez Serna y Félix Alonso Cantorné**, Diputados.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/000781

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, de conformidad con los artículos 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en Pleno, para la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías entre Palencia-Valladolid-Medina del Campo.

Exposición de motivos

El futuro de la movilidad en nuestro país pasa por darle prioridad a una política de transporte sostenible basada en el transporte público colectivo, social, ecológico y de calidad. Los tiempos en los que la movilidad venía dirigida por la política de infraestructuras con desarrollos desorbitados y especulativos basados en la alta velocidad han demostrado que no traían los beneficios prometidos. Hasta el Tribunal de Cuentas Europeo ha cuestionado la rentabilidad económica y social de este modelo. Al contrario, han contribuido a un ferrocarril elitista, con enorme pérdida de conexiones y una degradación de la movilidad y el transporte público sostenible en multitud de municipios y comarcas de nuestro país. Con consecuencias clara para el desarrollo y dinamismo económico, demográfico, social y cultural del mundo rural.

La puesta en marcha de un servicio ferroviario de Cercanías entre Palencia-Valladolid y Medina del Campo es una sólida propuesta por la movilidad pública, colectiva y sostenible, que cuenta con un riguroso análisis¹ de implementación dirigido por López Inclán y auditado por la Asociación para la Promoción del Transporte Público, donde se confirma la viabilidad social, medioambiental, técnica y económica de poner en marcha este servicio. Además, cuenta el apoyo de los once municipios por los que transcurriría (Palencia, Venta de Baños, Dueñas, Cabezón de Pisuerga, Santovenia de Pisuerga, Valladolid, Viena de Cega, Valdestillas, Matapozuelos, Pozaldez y Medina del Campo), así como de las Cortes de Castilla y León.

Entre los resultados del estudio, hay que poner en valor que el Cercanías entre Palencia-Valladolid-Medina del Campo alcanzaría a una población objetivo de 400.000 personas, ascendiendo a 2,5 millones de personas viajeras al año, reduciendo notablemente la congestión y las emisiones, el dinamismo económico y el acceso a otros servicios públicos fundamentales al transformarse la cuota de usuarios y usuarias del tren que se desplazan entre estos tres municipios pase del 4% al 20%.

¹ López Inclán, C. (2015). Análisis de la implementación de un sistema de cercanías en el corredor Palencia-Valladolid-Medina del Campo. CCOO.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 28

Por todo ello el Grupo Parlamentario presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Licitación y adjudicación con carácter urgente de la redacción del Estudio Informativo para la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías entre Palencia-Valladolid-Medina del Campo.
2. Priorizar en dicho estudio la apuesta por la movilidad sostenible, incluyendo un estudio de demanda profundo que analice distintas propuestas tarifarias y de horarios buscando favorecer la mayor cuota de trasvase del vehículo privado al ferrocarril.
3. Dotar en los Presupuestos Generales del Estado de 2019 de una partida suficiente para los estudios necesarios y la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías entre Palencia-Valladolid-Medina del Campo.
4. Trabajar coordinadamente con los diferentes agentes socioeconómicos y las distintas administraciones implicadas en la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías entre Palencia-Valladolid-Medina del Campo, para la mejor adecuación del proyecto a las necesidades reales de la población y propiciar la máxima intermodalidad con otros medios de transporte público como los servicios municipales de autobuses o sostenibles como la bicicleta.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de septiembre de 2018.—**Félix Alonso Cantorné y Sergio Pascual Peña**, Diputados.—**Eva García Sempere**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/000782

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, de conformidad con los artículos 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en Pleno, para la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías en el Poniente Almeriense.

Exposición de motivos

El Poniente Almeriense, comarca de la Provincia de Almería acoge una población superior a las 250.000 personas, y en ella se encuentran poblaciones tan importantes como El Ejido, Vícar o Adra, además de Roquetas de Mar.

Las relaciones diarias entre las poblaciones de la comarca y de ésta con la metrópoli de Almería precisan de un servicio de trenes de cercanías integrado con el resto de servicios públicos de transporte existentes en su ámbito, y con el conjunto del sistema multimodal de transporte donde también están los desplazamientos a pie, en bicicleta, en taxi o en automóvil privado. Todo ello con la eficiente integración tarifaria, títulos de transporte multimodales y abonos de transporte para las personas que son usuarias habituales del transporte público colectivo, así como la integración funcional, debiendo para ello potenciar el acceso a pie y en bicicleta a las estaciones de los trenes de cercanías, más las conexiones y transbordos con los otros modos y medios de transporte, autobuses, etc.

Los trenes de cercanías, como es notorio, son servicios de transporte público de alta capacidad y elevada frecuencia, ya que pueden transportar más de 20.000 personas por hora y sentido en hora punta y, por tanto, son aptos para atender los grandes flujos de desplazamientos de personas, generalmente de demanda obligada (viajes al trabajo o por motivo de estudios) que se producen en las aglomeraciones urbanas los días laborables con carácter fundamentalmente pendular entre la ciudad dominante y los núcleos de la periferia metropolitana.

Aunque lo habitual es ofrecer servicios ferroviarios de cercanías en grandes aglomeraciones urbanas, a partir de los 500.000 habitantes, donde existen flujos de desplazamientos cotidianos importantes, en ocasiones la existencia del crecimiento de núcleos de población o áreas de actividad en torno a las metrópolis conlleva el planteamiento de la implantación de este tipo de servicios de transporte en tren.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 29

Una característica elemental de los servicios con trenes de cercanías es que facilitan los desplazamientos de ida y vuelta en el día, con un tiempo de viaje máximo entre origen y destino de una hora, más o menos, y por ello generalmente se admite que las líneas de cercanías deben tener una longitud máxima de 50-60 km.

Con el objetivo de asegurar una adecuada velocidad comercial de los trenes de cercanías, las estaciones suelen tener una separación de 3 km, que en las zonas rurales aumenta hasta los 5 km. Eso no quita que en las áreas urbanas la distancia media entre estaciones se reduzca, a veces a 2 km, e incluso menos.

El aumento de los tiempos de viaje en los servicios de cercanías debido a los tiempos de parada en un elevado número de estaciones se suele paliar estableciendo servicios semidirectos que realizan paradas sólo en las estaciones más utilizadas de la línea. Por eso Renfe tiene en algunas redes de cercanías trenes llamados «Civis» que efectúan parada en algunas estaciones, pero no en todas, y reducen los tiempos de viaje en hasta casi un 40%.

Horarios cadenciados durante todo el día es otra de las características elementales de los servicios de cercanías, con una mayor frecuencia de paso por las estaciones en las horas punta, para atender los picos de demanda de transporte en las horas de entrada y salida de los puestos de trabajo. Por tanto hay diversas frecuencias en estos servicios durante la jornada adaptándose a las franjas de mayor o menor demanda.

Las horas punta suelen tener cadencias de 5, 10, 15, 20 o 30 minutos, de forma que los horarios sean fácilmente memorizados por las personas usuarias del servicio, y en las horas valle no se baja de la frecuencia de un tren cada hora.

Las líneas de cercanías están electrificadas, en su gran mayoría, y en cuanto a la señalización, casi el 50% de las líneas utilizadas por los trenes de cercanías cuentan con bloqueo automático banalizado, que necesitan ser de vía doble, mientras que el resto de las líneas están dotadas de bloqueo automático en vía doble o vía única.

Los trenes de cercanías son diferentes a los trenes regionales y a los trenes de grandes distancias, pues presentan un gran número de amplias puertas y espacios interiores diáfanos preparados para acoger a un gran número de personas que viajan de pie. El mejor tren de cercanías existente en España, especialmente diseñado para este tipo de servicio, es la familia «Civia» con diferentes series. Son vehículos modulares, seguros, confortables y de alta eficiencia energética. Su modularidad hace posible trenes de cercanías de dos, tres, cuatro o cinco coches, además de poder circular en doble composición.

Las estaciones dedicadas exclusivamente a los servicios de cercanías disponen de controles de acceso automáticos, máquinas expendedoras de billetes y marquesinas de tamaños reducidos, aunque muchas veces son estaciones de uso general por parte de los trenes dedicados al transporte de personas.

Los servicios ferroviarios de los trenes de cercanías son considerados de interés general por razones de eficiencia medioambiental, social y económica respecto a otros modos de transporte.

El tren de cercanías al Poniente Almeriense está en consonancia con las normas de obligado cumplimiento: Reglamento (UE) 1315/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las Orientaciones para el desarrollo de las redes transeuropeas de transporte, y Reglamento (UE) 1316/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al Mecanismo «Conectar Europa», ambos fechados el 11 de diciembre de 2013, donde se señala que la Comisión Europea debe definir la red básica ferroviaria transeuropea, y por tanto también la española, en 2023 para que pueda ponerse en servicio en 2030.

Considerando el cambio climático como el principal reto actual y contemplando su relación directa con la quema de combustibles fósiles, ya que esta combustión genera el 80% de las emisiones de gases con efecto de invernadero. Pensando en el binomio cambio climático-energía como la clave a abordar de forma inmediata pues hemos de lograr una transición civilizada hacia las futuras seguridad ecológica y justicia social. Sabiendo que el transporte (y portento la movilidad de las personas y de las mercancías) se muestra como un gran consumidor de combustibles fósiles y, por lo mismo, como un alto emisor de gases con efecto de invernadero. Estimando que la proximidad es imprescindible para reducir las necesidades de transporte y que con este criterio es preciso reorganizar la actividad productiva, la gestión del territorio y las formas de vida. Y, en paralelo, establecer el ferrocarril como la columna vertebral del sistema multimodal de transporte) junto a la marcha a pie y los desplazamientos en bicicleta.

Actuando junto al resto de la Unión Europea en la adecuación de las propuestas de mitigación y adaptación al cambio climático, tras el Acuerdo de París y la Agenda 2030 de Naciones Unidas, tomando como referencia base las emisiones efectuadas el año 2005. Sabiendo que las propuestas, hasta el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 30

momento, son reducir, hasta el año 2020, en un 20% las emisiones y el consumo energético y aumentar un 20% el uso de las energías renovables; para en el año 2030 alcanzar una reducción del 40% en las emisiones con un aumento del 30% en renovables; y lograr así en el año 2050 haber reducido en un 90% las emisiones de gases con efecto de invernadero. Y que en la modificación en curso se toma en consideración el no superar 1,5 grados centígrados el aumento de la temperatura, en 2100, lo que exige la eliminación de las emisiones en 2050.

Además, en el año 2030 la Unión Europea tiene acordado reducir las emisiones de los sectores difusos en un 30% respecto a 2005. Donde corresponde a España una reducción del 26%, dentro del reparto de esfuerzos establecido, tomando en cuenta que en los sectores difusos se encuentra el transporte. Y dentro del sistema multimodal de transporte, el ferrocarril presenta la ventaja de utilizar ruedas de acero sobre carriles de acero, lo que proporciona un bajo rozamiento entre el vehículo y la vía, haciendo del tren el medio de transporte que menor consumo energético tiene por unidad transportada. Al consumir menos energía, el tren es un bajo emisor de gases con efecto de invernadero, y puede dejar de emitirlos si la energía consumida procede de energías renovables.

Para formar parte de la red básica ferroviaria española, y por tanto transeuropea, la Plataforma Almeriense por el Tren, junto a la Coordinadora Estatal por el Tren Público, Social y Sostenible, estiman necesaria la nueva línea de cercanías del Poniente Almeriense así como los servicios con trenes de cercanías en el Bajo Andarax.

Por todo ello el Grupo Parlamentario presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Licitación y realizar con carácter urgente la redacción de los necesarios estudios previos, de viabilidad y factibilidad, para la implantación de un servicio de trenes de cercanías en el Poniente Almeriense, incluida la necesaria infraestructura viaria y las estaciones de cercanías que sean necesarias para atender la demanda de transporte en tren de la ciudadanía concernida.

2. Priorizar en dicho estudio la apuesta por la movilidad sostenible, incluyendo un estudio de demanda profundo que analice distintas propuestas tarifarias y de horarios buscando favorecer la mayor cuota de trasvase del vehículo privado al ferrocarril, así como la búsqueda de máxima intermodalidad con otros sistemas de transporte público o sostenibles como servicios de autobuses o el uso de la bicicleta.

3. Dotar en los Presupuestos Generales del Estado de 2019 de una partida suficiente para los estudios necesarios y la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías en el Poniente Almeriense.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de septiembre de 2018.—**Félix Alonso Cantorné y Sergio Pascual Peña**, Diputados.—**Eva García Sempere**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/000783

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, de conformidad con los artículos 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en Pleno, sobre medidas para impulsar la intermodalidad de la bicicleta y el tren.

Exposición de motivos

La intermodalidad del transporte público es imprescindible hoy día para luchar contra el cambio climático, favorecer la movilidad y potenciar el mayor número de desplazamientos sostenibles. La clave es una eficiente integración y convivencia entre las distintas modalidades de transporte de forma que cada medio de transporte esté articulado con el resto para impulsar sinergias y aumentar a las personas usuarias.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 31

Si bien en los últimos años se ha ido avanzando en este sentido, las limitaciones son la línea predominante en la intermodalidad del transporte en nuestro país. La integración y potenciación de uso de la bicicleta y el tren es buen ejemplo de ello. Por un lado, la red de ferrocarriles de Cercanías y Media Distancia que diariamente desplaza a millones de personas en nuestro país, cuenta con escasas plazas para viajar en bicicleta, dificultando y actuando como barrera de miles de desplazamientos laborales y de ocio que podrían realizarse de forma sostenible. Respecto al ocio, estamos perdiendo una importante forma de favorecer el turismo sostenible y de interior. Con una correcta y adecuada integración de la bicicleta en la red de ferrocarriles, podríamos ser una referencia europea que atrajera a miles de cicloturistas, nacionales y extranjeros, a conocer y disfrutar de nuestros pueblos, nuestra naturaleza, la gastronomía y la cultura a través del turismo sostenible.

Por todo ello el Grupo Parlamentario presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Realizar una política decidida de fomento del uso de la bicicleta y el tren como transportes íntimamente y desplazamientos laborales y de ocio, ligados a la sostenibilidad, el beneficio físico, el ahorro y la lucha contra el cambio climático.

2. Para ello el Gobierno debe elaborar un plan para instalar y adecuar espacios reservados a aparcamientos públicos, gratuitos y securizados de bicicletas en todas las estaciones de ferrocarril pertenecientes a la red ferroviaria de interés general. En los casos que sea posible, se instalarán aparcamientos en los andenes de las estaciones, para garantizar la máxima rapidez en la combinación bici+tren.

3. El Gobierno cumplirá con las recomendaciones extraídas en dicho estudio y las ejecutará con carácter urgente y prioritario.

4. Garantizar la gratuidad del transporte de la bicicleta en todos los trenes de Renfe.

5. Ampliar la capacidad de transporte de bicicletas en los trenes de Renfe, especialmente los Media Distancia y en los Cercanías, con vagones adaptados que no resten capacidad, seguridad, ni comodidad al resto de personas usuarias.

6. Cooperar con los consorcios metropolitanos de transporte para favorecer la intermodalidad, y en particular contribuirá con las autoridades locales a la construcción de carriles bici de acceso a las estaciones ferroviarias.

7. Dar cumplimiento a la Proposición no de Ley relativa a la normativa para la construcción de vías ciclistas adyacentes a carreteras, aprobada por la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados en su sesión del 22 de marzo de 2018.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de septiembre de 2018.—**Félix Alonso Cantorné, Eva García Sempere, Sergio Pascual Peña y Juan Antonio López de Uralde Garmendia**, Diputados.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/000784

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en Pleno, relativa a la protección de la libertad de expresión en España.

Exposición de motivos

En los años de Gobierno del Partido Popular, en los últimos con el apoyo parlamentario de Ciudadanos, se puede decir que se ha llegado a una situación de emergencia en materia de ejercicio del derecho fundamental a la libertad de expresión, tanto en su vertiente genérica como en lo que se refiere a la actividad política, la creación artística o la labor periodística.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 32

Los efectos combinados de una inadecuada tipificación en el Código Penal y en la Ley Orgánica de Protección de la Seguridad Ciudadana, la actuación selectiva de la investigación policial, la actividad acusadora del Ministerio Fiscal y la falta de criterio de algunas actuaciones judiciales han dado como resultado una intromisión selectiva y discriminatoria contra la libertad de expresión que afecta solamente a algunos sectores sociales e ideológicos.

Así está ocurriendo con el empleo incorrecto y abusivo de los delitos contra la Corona (arts. 490 y 491 CP), los delitos de discurso del odio (art. 510 y siguientes CP), los delitos contra los sentimientos religiosos o de escarnio público (arts. 524 y 525 CP), las ofensas o ultrajes de palabra, por escrito o de hecho a España, a sus Comunidades Autónomas o a sus símbolos o emblemas (art. 543 CP), las injurias al Gobierno de la Nación, al Consejo

General del Poder Judicial, al Tribunal Constitucional, al Tribunal Supremo, o al Consejo de Gobierno o al Tribunal Superior de Justicia de una Comunidad Autónoma y a los Ejércitos, Clases o Cuerpos y Fuerzas de Seguridad (art. 504 CP), el enaltecimiento del terrorismo y la humillación a las víctimas (art. 578 CP), así como determinadas infracciones de los arts. 35 a 37 de la Ley Orgánica 4/2015, de Protección de la Seguridad Ciudadana.

Además, la arbitrariedad en la persecución penal de hechos que entran en el ámbito del ejercicio de la libertad de expresión produce lo que se denomina un efecto desaliento en el ejercicio del derecho que conforme a la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos ya supone una quiebra del mismo,

Especialmente en lo que concierne a la expresión política e ideológica, la situación incide muy negativamente en nuestra calidad democrática porque la libertad de expresión política es un pilar fundamental de un sistema democrático,

Las restricciones que conforman las fronteras de la libertad de expresión deben ser muy medidas y justificadas, con sanciones proporcionadas y sin que en ningún momento estas restrinjan el debate público y la libre participación política de la ciudadanía. Tan es así que nuestro texto constitucional establece límites en torno al derecho al honor, a la intimidad, a la propia imagen y a la protección de la juventud y la infancia, o en el propio artículo 10.2 de la CEDH los emplaza en aras a la protección de la seguridad nacional, de la salud o de la prevención de crímenes, entre otras. La jurisprudencia constitucional indica además que en caso de conflicto ha de prevalecer la libertad de expresión si no se ejerce con la intención de insultar o herir, si lo expresado responde a un hecho veraz de interés público o, de manera especial, si esta se ejerce desde un medio de comunicación,

La libertad de expresión no puede encontrar más límite, y siempre proporcionado, que el honor de las personas y cuando supongan incitación directa a la violencia. Todo lo demás ha de quedar, provenga del «extremo izquierdo» o del «extremo derecho» del arco ideológico, dentro del ejercicio legítimo de la libertad de expresión, sin que pueda este sufrir ninguna persecución ni mediante resolución condenatoria ni mediante mera actividad investigadora o instructora.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Adoptar las medidas necesarias para que en el plazo de seis meses se haya eliminado el riesgo de arbitrariedad en la tipificación de conductas que puedan colisionar con la libertad de expresión, mediante la derogación o reforma de los delitos e infracciones referidos “supra”.

2. Dictar instrucciones a los cuerpos policiales para que la investigación y persecución de determinados delitos que limitan la libertad de expresión se hagan con respecto a los valores constitucionales y a la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos.

3. Interesar, al amparo del art. 8 del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal, para que adecue su actividad acusadora a los valores constitucionales y a la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de septiembre de 2018.—**Eduardo Santos Itoiz**, Diputado.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 33

162/000785

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en los artículos 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la necesidad de despolitizar la Administración Pública y la necesidad de Estatuto del Directivo Público, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

Según la OCDE España es el país dónde más cambios hay en altos cargos de la administración tras un cambio de gobierno junto a Turquía y Chile. Si bien un cambio de Gobierno conlleva naturalmente nuevos nombramientos para dirigir la acción de gobierno (ministros, secretarios y subsecretarios de Estado), en España estos cambios se extienden a centenares de cargos de libre designación en escalafones inferiores en los distintos ministerios, organismos dependientes y en el sector público empresarial.

La Federación de Cuerpos Superiores del Estado (Fedeca) calcula que en España cambian del 95% al 100% del personal asesor de confianza del ministro, los secretarios y subsecretarios de Estado, y hasta la mitad de los directores generales.

El Presidente Sánchez salido de la moción de censura en junio de 2018 no ha sido una excepción, realizando un relevo masivo de cargos públicos poniendo las instituciones y empresas de todos al servicio de su partido político, especialmente de su ejecutiva.

La prensa ha recogido los nombramientos más llamativos de amigos personales y acólitos del partido a cargos en los que no tenían ninguna cualificación profesional, como por ejemplo: la gestión de Paradores a su ex secretario de organización, la gestión del CIS a su compañero en la ejecutiva y la de Correos a su ex jefe de gabinete. Otro caso llamativo ha sido el de la Empresa Nacional del Uranio, al frente de la cual se ha puesto a un cargo del PSOE Valenciano, licenciado en Filosofía y Ciencias de la Educación para sustituir a un ingeniero industrial que trabajaba en ENUSA desde 1975 y era presidente desde hace 20 años.

El artículo.2 de la Ley 3/2015, reguladora del ejercicio del alto cargo de la Administración General del Estado establece que «El nombramiento de los altos cargos se hará entre personas idóneas y de acuerdo con lo dispuesto en su legislación específica. Son idóneos quienes reúnen honorabilidad y la debida formación y experiencia en la materia, en función del cargo que vayan o desempeñar. La idoneidad será apreciada tanto por quien propone como por quien nombra al alto cargo».

En Ciudadanos creemos que la politización de la administración es excesiva y perjudicial, alimenta problemas de capitalismo de amiguetes y puertas giratorias que minan nuestro crecimiento potencial y alimenta altos costes de oportunidad, creando un grave incentivo, abandonar la preparación y el talento a cambio de una afiliación política.

La Constitución Española en su artículo 103 exige la imparcialidad como garantía del régimen de la función pública, pero ésta, se ve comprometida por la disposición de los puestos directivos por parte del partido en el gobierno como si fuese una agencia de colocación familiar vía los nombramientos de libre designación o en puestos de confianza.

Según FEDECA es «precisamente el estrato que asume mayores responsabilidades directivas y que debería protegerse con garantías de imparcialidad y profesionalidad reforzadas», el que sufre mayormente la colonización política.

Parte del problema está precisamente en la última frase del citado artículo ya que deja un amplio margen de discrecionalidad en la apreciación de esa idoneidad y no establece una pieza esencial: un control objetivo y adecuado, independiente políticamente.

En Ciudadanos creemos que existe un amplio margen de mejora de la administración pública para reducir duplicidades y racionalizar la gestión de entes y organismos públicos para que no puedan funcionar como chiringuitos o pesebres para enchufar a dedo a miembros del partido político en el poder.

FEDECA ha realizado una valiosa propuesta para la elaboración de un estatuto de los altos funcionarios públicos¹ de la que nos hacemos eco. Creemos que se debe reducir el número de cargos de libre designación y modificar, en el resto de casos, el procedimiento de selección para que sea competitivo y garantice la meritocracia en la elección de los mejor preparados.

¹ <https://www.fedeca.es/sites/default/files/ESTATUTO%20DIRECTIVO%20OPU%CC%81BLICO-Sept%202018%213%281%29.pdf>

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 34

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Ciudadanos presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Adoptar todas las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de los principios de igualdad, mérito y capacidad en el acceso al empleo público.
2. Elaborar el Estatuto del Directivo Público, en el que se desarrolle y regule esta figura y se garantice su profesionalidad, imparcialidad e independencia respecto del poder político.
3. Eliminar los nombramientos por libre designación en favor de la utilización del procedimiento de concurso de méritos para la provisión de los puestos Directivos Públicos de la Administración General del Estado y de las entidades del sector público estatal (administrativo, fundacional o empresarial). Se hará una definición restrictiva del Alto Cargo pasando a tener la condición de directivos públicos los Presidentes, los Vicepresidentes, los Directores Generales, los Directores ejecutivos y asimilados en entidades del sector público estatal, administrativo, fundacional o empresarial, vinculado o dependiente de la Administración General del Estado.
4. Crear una autoridad administrativa independiente encargada de gestionar el proceso de selección de los directivos públicos, evaluar la idoneidad de los candidatos y supervisar el cumplimiento del régimen de incompatibilidades, para promover la transparencia y el buen gobierno en todo el sector público.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2018.—**Vicente Ten Oliver**, Diputado.—**Juan Carlos Girauta Vidal**, Portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

162/000786

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en los artículos 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para garantizar la neutralidad ideológica de espacio público en Cataluña, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

De acuerdo con lo dispuesto en la Constitución, España es en un Estado social y democrático de Derecho que propugna el pluralismo político como uno de los valores superiores de su ordenamiento jurídico y en el que los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico.

Todo Estado democrático requiere del respeto de unas condiciones mínimas de neutralidad institucional precisamente para que pueda realizarse plenamente la libertad de expresión de los ciudadanos y se garantice el mencionado pluralismo político en la sociedad. Además, las Administraciones públicas deben servir «con objetividad los intereses generales» (art. 103.1 CE), siendo reprochable cualquier parcialidad por intereses o causas políticas particulares en sus actuaciones.

A pesar de lo anterior, en Cataluña se está viviendo una preocupante situación ante la ocupación de instituciones y espacios públicos por símbolos expresión de un concreto mensaje político, lo cual, al excluir a una mayoría de los ciudadanos, enfrenta a la sociedad y eleva la tensión y la posibilidad de conflicto. En una reciente sentencia relativa a la instalación de una bandera estelada en el Ayuntamiento de Sant Cugat del Valles, el propio Tribunal Superior de Justicia de Cataluña ha censurado «la privatización del espacio público, de uso común, mediante su ocupación permanente por un elemento que representa una opción partidista, con vulneración de los principios de objetividad y neutralidad institucional» (STSJ de Cataluña, Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 5.ª, n.º 579/2018, de 5 de julio).

De igual modo, con fecha 3 de septiembre de 2018, el Defensor del Pueblo ha hecho pública una resolución institucional en la que ha mostrado «su preocupación por el deterioro de la convivencia en los espacios públicos de Cataluña, que es incompatible con toda forma de monopolio o exclusión». En

este sentido, ha recordado que «los poderes públicos deben respetar el principio de neutralidad ideológica propio de una sociedad pluralista, y ello es incompatible con la presencia en los edificios públicos —máxime teniendo en cuenta que es permanente— de símbolos propios de una ideología, el respeto a la cual debe cohonestarse con el respeto a las demás que concurren en una sociedad libre, abierta, democrática y tolerante». Por último, añade que, en la medida que la presencia de tales «símbolos de contenido ideológico también se produce en los elementos de dominio público (calles, mobiliario urbano, parques, etc.)», el Defensor del Pueblo ha tenido que advertir que también los espacios públicos, «en un Estado de Derecho, está sometido a reglas de diverso contenido para garantizar que sea un espacio compartido. Los derechos de reunión y manifestación o el de uso de los espacios públicos no son ilimitados precisamente para preservar la seguridad y la convivencia».

A la vista de las recientes resoluciones del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña y del Defensor del Pueblo y, sobre todo, a los efectos de garantizar la pacífica convivencia de la ciudadanía catalana, resulta imprescindible que, al margen de las opciones e ideologías políticas de todo signo y condición, los partidos políticos y, en particular, la ocupación de la Administración y los espacios públicos realizada por éstos respeten el principio de neutralidad ideológica y, en definitiva, el marco constitucional y el ordenamiento jurídico al que tanto ciudadanos como los poderes públicos están sometidos. El respeto de las reglas del juego deviene imprescindible en una democracia y el cumplimiento de los principios sobre las que ésta se cimienta redundan en interés de todos.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, el Grupo Parlamentario Ciudadanos presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados manifiesta:

1. Que la presencia en edificios públicos de símbolos que se identifican con una opción partidista o ideológica no es compatible con el principio de neutralidad ideológica que salvaguarda el pluralismo en una sociedad democrática.

2. Que los espacios públicos son foros abiertos para la expresión de los ciudadanos que siempre deben respetar la Constitución y las leyes, por lo que no cabe su ocupación excluyente y su uso de forma que perturbe la convivencia pacífica.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de septiembre de 2018.—**Miguel Ángel Gutiérrez Vivas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

COMPETENCIAS EN RELACIÓN CON OTROS ÓRGANOS E INSTITUCIONES

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

234/000001

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

(234) Recurso de amparo.

Autor: Tribunal Constitucional.

Sentencia dictada por el citado Tribunal en el recurso de amparo número 4292/2017, promovido por don Josep Vendrell Gardeñes, portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea del Congreso de los Diputados, contra el acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados de 28 de abril de 2017.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 36

Acuerdo:

1. Tomar conocimiento y trasladar a la Dirección de Estudios, Análisis y Publicaciones y a la Asesoría Jurídica de la Secretaría General, así como publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el encabezamiento y el fallo de la sentencia.
2. Comunicar al Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea a los efectos de que se pronuncie acerca de la oportunidad de que, en ejecución de sentencia, se acuerde el pase de la iniciativa a la fase de toma en consideración o la misma se subsuma en la que, con igual contenido, se encuentra en dicha fase, con número de expediente 122/224.
3. Dar traslado a los Grupos Parlamentarios para su conocimiento.

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

La Sala Segunda del Tribunal Constitucional, compuesta por doña Encarnación Roca Trías, Presidenta, don Fernando Valdés Dal-Ré, don Juan Antonio Xiol Ríos, don Antonio Narváez Rodríguez y don Ricardo Enríquez Sancho, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

En el recurso de amparo núm. 4292-2017, promovido por don Josep Vendrell Gardeñes, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, del Congreso de los Diputados, representado por el Procurador de los Tribunales don José Miguel Martínez-Fresneda Gamba y defendido por el Letrado don Alejandro Mata Camacho, contra el Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados de 28 de abril de 2017, que, con aceptación del criterio del Gobierno de la Nación, resolvió la no procedencia de someter la proposición de ley para el cierre de las centrales nucleares instaladas en España que dicho Grupo Parlamentario había presentado para su toma en consideración por el Pleno del Congreso de los Diputados, así como contra el Acuerdo de la misma Mesa de 6 de junio de 2017, que desestimó la solicitud de reconsideración formulada contra el mismo. Ha intervenido el Ministerio Fiscal. Ha sido Ponente el Magistrado don Antonio Narváez Rodríguez, quien expresa el parecer del Tribunal.

[...]

FALLO

En atención a todo lo expuesto, el Tribunal Constitucional por la autoridad que le confiere la Constitución de la Nación Española ha decidido:

Estimar el recurso de amparo interpuesto por don Josep Vendrell Gardeñes, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos-Podemos-En Comú Podem-En Marea en el Congreso de los Diputados y, en su virtud:

1.º Declarar que se ha vulnerado su derecho a ejercer las funciones representativas con los requisitos que señalan las leyes (art. 23.2 CE), que se encuentra en conexión con el derecho de los ciudadanos a participar en los asuntos públicos, a través de sus representantes (art. 23.1 CE).

2.º Restablecer al recurrente en su derecho y, a tal fin, declarar la nulidad de los Acuerdos de 28 de abril y de 6 de junio de 2017 de la Mesa del Congreso de los Diputados, que decidieron la no procedencia de la toma en consideración por el Pleno de la Proposición de Ley sobre el «Cierre de las Centrales Nucleares», presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos-Podemos-En Comú Podem-En Marea en el Congreso de los Diputados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 421

28 de septiembre de 2018

Pág. 37

3.º Retrotraer las actuaciones hasta el momento inmediatamente anterior al de su resolución para que la Mesa del Congreso de los Diputados dicte un nuevo Acuerdo sobre la solicitud presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos-Podemos-En Comú Podem-En Marea, que sea respetuosa con el derecho de participación política del art. 23 CE.

Publíquese esta Sentencia en el «Boletín Oficial del Estado».

Dada en Madrid, a 17 de septiembre de 2018.

cve: BOCG-12-D-421