



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XII LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

1 de marzo de 2019

Núm. 507

Pág. 1

ÍNDICE

Página

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY

Pleno

162/000997	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre la rendición de cuentas y la transparencia de los Programas Especiales de Armamento	3
162/000998	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre las medidas urgentes para combatir el cambio climático en Canarias	4
162/000999	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la conexión y acceso a la autovía A-7 a su paso por el municipio de Vícar en Almería	8
162/001000	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al impulso de las vocaciones femeninas en ciencia y tecnología	8
162/001001	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al desarrollo de un Programa nacional de alivio familiar	10
162/001002	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre la bonificación del IBI en Lorca	11
162/001003	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la reactivación e impulso definitivo del convenio ferroviario con las Illes Balears para el periodo 2019-2023	12

Competencias en relación con otros órganos e instituciones

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

232/000112	Encabezamiento y fallo de la Sentencia dictada en el recurso de inconstitucionalidad número 4403/2017, promovido por el Presidente del Gobierno, contra los artículos 3; 5 apartados 1 a 4; 20 y 24; el inciso final de la disposición adicional primera; la disposición adicional quinta y la disposición transitoria segunda de la Ley de Aragón 10/2016, de 1 de diciembre, de medidas de emergencia en relación con las prestaciones económicas del Sistema Público de Servicios Sociales y con el acceso a la vivienda en la Comunidad Autónoma de Aragón	13
-------------------	--	----

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

233/000064	Encabezamiento y fallo de la Sentencia dictada en la cuestión de inconstitucionalidad número 4200/2018, planteada por la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo, en relación con el artículo 6 de la Ley 7/2011, de 26 de diciembre (Impuesto sobre instalaciones que incidan en el medio ambiente de la Región de Murcia), en sus apartados 2 (hecho imponible), 6 (base imponible) y 7 (cuota tributaria)	15
-------------------	---	----

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 este, 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, 26 de febrero de 2019.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

162/000997

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 rendición de cuentas y la transparencia de los Programas Especiales de Armamento.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa ante el Pleno, y entendiendo que la información a que se refiere el primer punto de la parte dispositiva se facilitaría, 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 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, 26 de febrero de 2019.—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 sobre la rendición de cuentas y la transparencia de los Programas Especiales de Armamento, para su debate y aprobación en Pleno.

Exposición de motivos

Los Programas Especiales de Armamento (PEA), iniciados durante el Gobierno de José María Aznar, tienen por objeto dotar a las Fuerzas Armadas de material operativo o sistemas de armas que incluyen tecnologías avanzadas, requieren un largo proceso de obtención, y disponen de prefinanciación mediante anticipos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

En poco más de seis meses en el Gobierno, el Presidente Sánchez ha aprobado y renovado a través de distintos Consejos de Ministros nuevos Programas Especiales de Armamento (S-80plus, 8x8, F-110,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 4

Chinook, NH-90, etc.) por valor de más de 12.784 millones de euros, lo que supondrá 41.193 millones de euros en total desde 1997, y con más de 30.000 millones todavía por pagar hasta 2031.

La suma aprobada en estos meses, superior al presupuesto anual del Ministerio de Defensa, y mayor a los compromisos adquiridos durante los Gobiernos de Zapatero y Rajoy, se realiza sin haber facilitado información, previa en el Congreso ni haberse debatido, a pesar de las importantes cuantías comprometidas y los compromisos que implican para futuros gobiernos (tres legislaturas, como mínimo).

Todo ello, pone encima de la mesa la necesidad de mayor transparencia, es decir, la necesidad de contar con mejores mecanismos de información, debate y rendición de cuentas respecto a estos programas necesarios para la modernización de nuestras Fuerzas Armadas, de cara a desarrollar una cultura de defensa con conocimiento preciso de los costes que implica su seguridad.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Facilitar a la Comisión de Defensa del Congreso y el Senado el calendario de pagos (o tabla de programación plurianual) de los PEA, actualizado tras cada reprogramación.

— Informar al Congreso, previo a la adopción de un nuevo PEA, y de cara a valorar su pertinencia, así como de los costes previstos que implica —tanto por su adquisición como para su mantenimiento—.

— Informar al Congreso en caso de reprogramación de un PEA y/o de una renegociación con los contratistas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de febrero de 2019.—**Juan Antonio Delgado Ramos**, Diputado.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/000998

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley para su debate en el Pleno, sobre las medidas urgentes para combatir el cambio climático en Canarias.

Exposición de motivos

La Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2018, aprobada en el mes de junio, ha servido para avanzar en lo relativo al Derecho a la Movilidad de la población residente en las Comunidades Autónomas de Canarias e Illes Balears y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, al aumentar la bonificación al coste del billete en los trayectos que cubren las rutas que unen estos territorios con el resto del Estado del 50 por ciento al 75 por ciento. Aunque es cierto que no ha sido hasta la aprobación en julio de este mismo año del Real Decreto 1316/2001 que se ha podido aplicar dicha medida.

Por su parte, el proceso de reforma de la Ley 19/1994, de 6 de julio, para la modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, progresa en el Congreso de los Diputados con la misma finalidad, solo que, en este caso, la inclusión del citado aumento de estas bonificaciones para el caso de las personas residentes en el Archipiélago Canario, supondrá la consolidación del citado Derecho a la Movilidad. No obstante, esta ley se encuentra todavía en trámite de ser aprobada por la Cámara Baja, a pesar de que la ponencia para su reforma ha finalizado con la votación mayoritaria del texto acordado en la misma en la Comisión de Hacienda y Administraciones Públicas.

Con el paso de los meses, sin embargo, se ha podido comprobar que la aplicación de estas bonificaciones al transporte de pasajeros entre Canarias y el resto del Estado no ha servido para cumplir con su cometido fundamental: hacer más accesible económicamente la movilidad en todo el territorio estatal para las personas residentes en el Archipiélago, sino todo lo contrario. En poco más de dos meses de vigencia de la citada medida presupuestaria, se ha registrado dentro del mercado del transporte isleño

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 5

una injustificada subida de las tarifas aplicables a estos trayectos, dejando prácticamente sin efecto la aplicación de estas subvenciones.

De este modo, una medida que ha sido apalabrada como indispensable para la mayoría de los partidos con representación tanto en Congreso como en el Senado, así como en la Asamblea Territorial del Archipiélago Canario, se ha convertido en un instrumento potenciador de la carestía en el precio de los billetes aéreos entre los citados destinos, dejando un margen de beneficios para las numerosas empresas que cubren estos trayectos que tiene el mismo tamaño que el gasto que ha realizado el Estado en esta materia, que en los últimos Presupuestos ha superado con holgura los 400 millones de euros.

Conscientes de que las circunstancias descritas eran más que una posibilidad, el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, registró una batería de enmiendas destinadas a garantizar el Derecho a la Movilidad de las personas residentes en Canarias durante el proceso de modificación de la Ley del REF, además de defender en otros espacios, como la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados o el Pleno del Parlamento Autonómico de Canarias, estas mismas medidas. No obstante, en todos estos escenarios, el resto de grupos parlamentarios con representación en dichas cámaras han hecho gala de la mayoría de escaños que detentan votando de manera contraria a aprobar nuestras iniciativas, cuyo objetivo no ha sido otro que evitar que esta iniciativa dejara de resultar efectiva.

En este sentido, el Derecho a la Movilidad de la población residente en el Archipiélago ha estado en riesgo desde que la Unión Europea decidió, a finales de los años ochenta, decantarse por la liberalización de los servicios en el marco comunitario, una decisión que se ha dejado sentir especialmente en el ámbito de los transportes. Su objetivo ha sido la creación del «mercado único de navegación y aviación» recogido en el Artículo 100 apartado 2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que en materia de aviación ha amparado el contenido de los Reglamentos (CEE) n.º 2407/92, n.º 2408/92 y n.º 2409/92 del Consejo Europeo, reunidos en el Reglamento (CEE) n.º 1008/2008 del Parlamento y el Consejo, y los Reglamentos (CEE) n.º 4055/86, n.º 4056/86 y n.º 4057/86, luego condensados en el Reglamento (CEE) n.º 3577/92. En definitiva, una literatura legal que, en la práctica, ha propiciado la progresiva desnacionalización de las empresas de transporte de la mayoría de los países miembros de la Unión, promoviendo la mercantilización de la mayoría de las rutas que conectan el espacio comunitario.

Esta misma normativa, sin embargo, advierte de la necesidad de aplicar este proceso «con precaución y de manera gradual», buscando siempre un «equilibrio entre los intereses de los consumidores y de las empresas». Tal y como se explicita en la Ficha Técnica de la Unión Europea 2017 sobre «El transporte aéreo: normas del mercado», se debe admitir la existencia de justificadas excepciones que aplicar a este mandato, atendiendo especialmente a la capacidad de los Estados miembros para imponer medidas específicas en rutas de especial sensibilidad, como es el caso de las que unen en la actualidad a las Islas Canarias entre sí y el Archipiélago en su conjunto con el resto del Estado.

En atención a esta condición, el propio Congreso de los Diputados y también el Parlamento Autonómico de Canarias, han aprobado distintas iniciativas para declarar «servicio público esencial» los trayectos que unen unos y otros territorios, además de debatir en numerosas ocasiones la posibilidad de, como ya sucede en algunas de las rutas que unen las Illes Balears con la Península Ibérica, declarar la «Obligación de Servicio Público» de los itinerarios que vertebran el transporte de pasajeros entre el Archipiélago y el resto del Estado. De hecho, este mecanismo destinado a mantener la conectividad entre territorios en los que la demanda comercial no asegura el mantenimiento de la oferta, ha servido para promocionar por la vía institucional el mantenimiento de los trayectos que gozan de dicha categoría a cambio de compensar el déficit de explotación que podría generar su aplicación, estableciendo ciertos límites en su bonificación que normalmente dependen de los Presupuestos Generales.

A estas singularidades cabe añadir otras estrategias concretas adoptadas desde distintos niveles de la Administración Pública en el ejercicio de sus competencias, como es el caso de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (ASNA), una entidad mixta, controlada de forma mayoritaria por el Estado, que no ha dudado en aplicar, al amparo de la legalidad vigente en España y los contenidos de la Directiva 2009/12 CE, que es la que fija los principios básicos para la recaudación de tasas aeroportuarias, una serie de exenciones y descuentos porcentuales en la tarificación que se cobra por el servicio en las infraestructuras aeroportuarias ubicadas en Canarias y Baleares, primando el establecimiento de nuevas rutas, el aumento del número de pasajeros y también la temporada del año en la que estos se aplican.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 6

Y, mientras todo esto sucede, en el ámbito marítimo se han materializado condiciones relativamente similares a las descritas para el tráfico aéreo, las cuales han sido especificadas en términos laborales, como lo recoge la Directiva europea 2009/13/CE, ambientales, como lo explicita la Directiva 2012/33/UE y Directiva 2016/802 UE y comerciales, tal y como lo establece el Reglamento (CCE) n.º 2017/352.

A pesar de todo, el alza continuada de los precios establecidos por las compañías de transporte aéreo que en la actualidad prestan este tipo de servicios entre Canarias y el resto del Estado, amenaza gravemente con dejar obsoleto este sistema de bonificaciones para las personas residentes en Canarias. Esta situación, que no solo compromete la eficacia de las cuantiosas partidas que el Estado destina para este fin cada año, sino que también ha puesto en riesgo el Derecho a la Movilidad de la población isleña, emplaza a todos los grupos políticos con presencia institucional en esta cámara a tomar medidas urgentes que, sin dejar de garantizar el citado Derecho, promuevan un uso sostenible de los recursos del Estado, además de atender a las singularidades que territorios como el Archipiélago representan dentro del organigrama institucional del Estado y de la Unión Europea.

Por eso proponemos las siguientes iniciativas para reconvertir el modelo de subvenciones al transporte que actualmente opera en el Archipiélago Canario, con el objetivo declarado de:

— Garantizar su aplicación al conjunto de la población afectada por los problemas derivados de la liberalización del mercado de transporte comunitario, sea esta residente o familiar directo (en un primer grado de consanguinidad) de las personas residentes en el Archipiélago Canario.

— Asegurar la supervivencia en el tiempo de estas bonificaciones a través de la implementación de controles efectivos en la calidad del transporte y para el cumplimiento de la normativa por la que se rigen las compañías que la aplican.

— Certificar el desarrollo de una política precios razonable en los billetes que dan acceso a estas rutas, evitando el alza de los mismos de manera indiscriminada y el despilfarro de recursos públicos para corregir dicha anomalía en el mercado del transporte.

— Limitar la concesión de este tipo de subvenciones a aquellos supuestos que garanticen de manera explícita el Derecho a la Movilidad de la población de las Islas, excluyendo su aplicación a los billetes que poseen una tarificación especial o un recargo a cambio de la prestación de servicios exclusivos o de lujo por parte de las compañías de transporte.

— Promover la sostenibilidad ambiental en materia de transporte, destinando las tasas y precios públicos devengados de la utilización de las infraestructuras de transporte de interés general en el Archipiélago a la reposición, ampliación, mejora y adecuada explotación de sus instalaciones y servicios, además de ligar su aplicación al fomento del empleo de calidad.

El cumplimiento de estos requisitos por parte de las empresas que se acogen al régimen de bonificaciones al transporte de pasajeros entre Canarias y el resto del Estado responde a la necesidad de aportar soluciones inmediatas a un panorama que ha dejado de ajustarse a un cálculo de costes y beneficios real, ocasionando importantes perjuicios en la aplicación de este modelo. De hecho, ya que estas rutas suponen un servicio público esencial para la población del Archipiélago, cualquier modificación del sistema que actualmente las subvenciona, debe servir para evitar que la liberalización de los servicios decretada por la Unión Europea se cebe con la población que habita espacios singulares como el Archipiélago Canario.

El Derecho a la Movilidad de la población residente y sus familiares directos en las Islas está respaldado por el contenido del artículo 148, que dictamina el transporte aéreo y marítimo como parte de las competencias exclusivas del Estado, por lo que compete a dicha administración garantizar la cohesión territorial del total de su población. A su vez, el artículo 128 de la Constitución Española, que reza que «toda la riqueza del país en sus distintas formas y sea cual fuere su titularidad, está subordinada al interés general», reconoce el hecho de que «la iniciativa pública en la actividad económica» pueda avalar que, «mediante ley», con la finalidad de que se pueda «reservar al sector público recursos o servicios esenciales», especialmente cuando «así lo exigiere el interés general»; lo que debería llevarnos a considerar de manera consecuente, la posibilidad de encontrar una salida a los defectos evidentes en la política de transporte implementada por el Estado en Canarias, a través de la creación de compañías de transporte aéreo y marítimo de titularidad pública, que sirvan para compensar los desequilibrios del mercado, aportando solidez, estabilidad y, sobre todo, garantías al Derecho a la Movilidad de la ciudadanía que reside o es originaria del Archipiélago.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 7

Por todas estas razones, 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. Ampliar a la población objeto de la bonificación de las tarifas de los servicios regulares del transporte de viajeros contratados con compañías aéreas o marítimas que cubren las rutas entre el Archipiélago Canario y el resto del Estado, tanto de titularidad privada como pública, a las personas residentes en dicha Comunidad Autónoma y también a sus familiares directos en primer grado de consanguinidad, es decir, a las madres y padres, hijas e hijos de las personas residentes en las Islas Canarias.

2. Bonificar el transporte de las personas residentes en el Archipiélago Canario y sus familiares directos, únicamente en aquellos supuestos en los que el tipo de tarifa adquirida para moverse entre las Islas y el resto del Estado bajo tarifas económicas o de clase turista, excluyendo, en cualquier caso, la bonificación de billetes adquiridos en primera clase, clase ejecutiva y otras tarifas basadas en la prestación de servicios exclusivos o de lujo.

3. Declarar las comunicaciones aéreas interinsulares y entre las Islas Canarias y el resto del Estado como Obligación de Servicio Público, realizando las revisiones periódicas que sean oportunas para garantizar el correcto funcionamiento de las rutas que cuenten con dicha categorización, con el objetivo de asegurar el cumplimiento de sus compromisos y la prestación de un servicio adecuado a las personas usuarias dentro de un margen de precios razonables que aseguren el Derecho a la Movilidad de la población residente en el Archipiélago Canario y sus familiares directos.

4. Implementar, en colaboración con el Gobierno de Canarias, una tarifa o bono social que garantice la provisión de plazas suficientes en el servicio de transporte aéreo y marítimo interinsular entre las Islas y el resto del Estado que garantice el acceso al mismo de las personas en riesgo de pobreza y exclusión social del Archipiélago, dando con ello cumplimiento al principio de continuidad territorial entre los sectores de la población insular que cuentan con menos recursos económicos.

5. Modificar el modelo de gestión de las bonificaciones al transporte de las personas residentes en el Archipiélago Canario y sus familiares directos de manera compartida entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Hacienda.

— Al Ministerio de Fomento le corresponderá la aplicación de la normativa existente en materia de transporte, poniendo especial énfasis en lo referente al cumplimiento de lo establecido en el ámbito de la seguridad y la calidad del transporte marítimo y aéreo, incluyendo entre sus obligaciones la inspección mecánica y documental de los medios de transporte habilitados para acarrear pasajeros entre las Islas, o entre el Archipiélago y el resto del Estado.

— Al Ministerio de Hacienda le corresponderá, por su parte, la observancia de lo establecido en el ámbito tributario, poniendo especial atención en la adecuada prestación de los servicios de transporte bonificados, así como en la persecución de cualquier tipo de fraude relacionado con estas partidas.

6. Bonificar el 100 por 100 de las tasas aeroportuarias a los residentes y sus familiares directos que cubran las rutas con origen o destino en las Islas Canarias, destinando una parte de los beneficios devengados de la utilización de estas infraestructuras a la reposición, ampliación, mejora y adecuada explotación de sus instalaciones y servicios, fomentando la creación de empleo de calidad asociado a la actividad profesional de las mismas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de febrero de 2019.—**María del Carmen Pita Cárdenes y Carmen Valido Pérez**, Diputadas.—**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. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 8

162/000999

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, presenta a iniciativa de la Diputada Ángela Ballester Muñoz, 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 en Pleno, relativa a la conexión y acceso a la autovía A-7 a su paso por el municipio de Vícar en Almería.

Exposición de motivos

Vícar es uno de los municipios del Poniente Almeriense por los que pasa la Autovía A-7 del Mediterráneo. Desde el municipio de Vícar en Almería se puede acceder por tres lugares a la A-7: Mojonera, a través de otro municipio, Ctra. de Alicún, compartiendo el acceso con el municipio de Roquetas, y finalmente mediante el acceso desde Venta Gutiérrez. De las tres, la única propia es la de Venta Gutiérrez, una salida con unas condiciones precarias que no da solución a las necesidades del municipio. Esto se demuestra tras el reciente cierre de la carretera N-340, en su tramo conocido como «El Cañarete».

El aumento de tráfico que se está dando en la salida de Venta Gutiérrez está poniendo más que de manifiesto la necesidad de otro acceso a la Autovía A-7 en Vícar, que favorezca la vertebración del municipio con esta infraestructura, descongestione la zona y mejore la seguridad vial de cientos de vehículos que circulan diariamente.

Una salida a la A-7 por la Avda. de la Paz, ya que esta arteria que vertebra el municipio de norte a sur soluciona el acceso, incluyendo zonas de nuestro diseminado, así como de las barriadas Venta Gutiérrez-Cabañuelas y Canos-Gangosa, sería viable por la zona norte del municipio al pasar la A-7 a muy corta distancia de los distintos núcleos de población. Además, la nueva conexión se realizaría utilizando el paso elevado que existe en la actualidad con un módulo aéreo que hace posible el acceso a la zona norte del municipio, haciendo que su coste y viabilidad económica no fuese decisiva al estar parte del trabajo ya hecho, permitiendo primar la seguridad vial de cientos de vecinos y vecinas.

Por todo esto, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Realizar los estudios necesarios para dotar al municipio de Vícar (Almería) de una salida y conexión a la autovía A-7 por la Avda. de la Paz que permita dar soluciones de acceso, mejorar la seguridad vial y descongestionar el tráfico.

— Dotar económicamente una partida presupuestaria plurianual suficiente para la realización de los estudios y que recoja la inversión necesaria para la realización de las actuaciones de conexión y acceso, desde la Avenida de la Paz, a la autovía A-7 a su paso por el municipio de Vícar en Almería.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de febrero de 2019.—**Eva García Sempere**, Diputada.—**Alberto Garzón Espinosa**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

162/001000

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley para el impulso de las vocaciones femeninas en ciencia y tecnología, para su debate en Pleno.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 9

Exposición de motivos

Las investigaciones de las mujeres científicas no siempre han estado tan visibles como se merecían. Por el contrario, en ocasiones, han sido relegadas a un segundo término, por detrás de los hombres. Sin embargo, en todas las épocas ha habido mujeres extraordinarias que rompieron el llamado «techo de cristal»: Hipatia de Alejandría, Sophie Germain, Ada Lovelace, Henrietta Swan Leavitt, Emmy Noether, Marie Curie, Rosalind Franklin, Chien-Shiung Wu, Vera Rubin, Margarita Salas...

Es un mito que a los hombres se les den mejor las ciencias y a las mujeres las letras. No se ha demostrado que existan dos cerebros diferenciados. Stuart Ritchie, profesor de la Universidad de Edimburgo e investigador principal de un estudio sobre el cerebro de los hombres y mujeres, explica claramente que las diferencias son demasiado escasas como para afirmar que hay dos versiones de este órgano. Ya nadie se plantea que exista un dimorfismo sexual en el cerebro y cada vez se tiende más a afirmar que las personas somos únicas, con independencia de que su cerebro pertenezca a un hombre o a una mujer. Y tampoco es cierto que las mujeres sean peores en ciencias o tecnologías que los hombres. De hecho, un reciente análisis de las notas de 1.500 estudiantes de Educación Secundaria Obligatoria y Bachillerato ha demostrado que ellas puntuaron 5,98 en Física y Química frente al 5,41 de los chicos.

Así pues, las claves que explican la diferente proyección profesional científica de un hombre y una mujer hay que buscarlas en la exclusión de estas de la educación científica, reservada hasta época reciente a los hombres.

Es de justicia que se eliminen los obstáculos para que las niñas y adolescentes accedan a las carreras científicas y técnicas. En los últimos años, la comunidad internacional ha hecho un enorme esfuerzo para reconocer el papel clave que la mujer desempeña en la comunidad científica y la tecnología e incentivar su capacitación e investigación en los ámbitos de la ciencia, la tecnología, la ingeniería y las matemáticas.

El 14 de marzo de 2011, la Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer aprobó un informe sobre el acceso y la participación de la mujer y la niña en la educación, capacitación, la ciencia y la tecnología, así como la promoción de la igualdad de acceso de la mujer al pleno empleo y a un trabajo decente.

El 20 de diciembre de 2013, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la resolución relativa a la ciencia, la tecnología y la innovación para el desarrollo. Con el objetivo de promover el acceso y la participación plena y equitativa en la ciencia, la Asamblea General proclamó el 11 de febrero como el Día Internacional de la mujer y la niña en la ciencia. Por otra parte, la ciencia de la Agenda 2030 de Naciones Unidas.

Pero lo que ahora preocupa en el sector de la ciencia y tecnología es el descenso de la cifra de estudiantes, hombres y mujeres, que está ocurriendo en el mundo desarrollado. Es importante destacar que la desmotivación de los jóvenes hacia el estudio de carreras científicas no está delimitada por una sola causa, sino que es un problema complejo que comprende gran cantidad de variables. La Comisión Europea ha realizado una encuesta a estudiantes de quince años en relación a las Ciencias y la Tecnología en la que se ha observado las siguientes causas del desinterés de los jóvenes hacia las ciencias: una falta de atractivo de las clases (67 %); su dificultad (55 %), el desinterés (50 %); y en cierta medida a la mala imagen de la ciencia en la sociedad (30 %).

En España, se observa que en ninguna de las leyes educativas se valora realmente la enseñanza de las ciencias y tecnología, viéndose este hecho reflejado en los horarios, optativas, etc. que presentan estas asignaturas con respecto de la rama de letras. Así, la mayoría de las horas obligatorias para el alumnado en Secundaria y el Bachillerato (tanto con la LOE como con la LOMCE) se corresponden a asignaturas de letras (independientemente de la modalidad que haya deseado estudiar el alumno), lo que provoca que las asignaturas de ciencias y tecnologías quedan relegadas solo a aquellos alumnos/as que se hayan decidido por la rama científica.

Pero este problema se agudiza en el ámbito femenino ya que muchas jóvenes tienen aún la mentalidad de que su profesión debe estar ligada a estudios de letras de la rama social. La Unión Europea, a través de Eurostat, ha publicado un informe sobre la distribución en función del género de los estudiantes en cursos de educación superior en Tecnología. Las mujeres europeas representan el 17 % de estos estudiantes, frente al 12,7 % en España (2016). Aunque esta discriminación ya no es tan acuciante en nuestros días, es evidente que hace falta que las familias, especialmente las menos favorecidas culturalmente, sean conscientes de que sus hijas deben ser educadas en igualdad. Los datos lo atestiguan, ya que solo el 7 % de las chicas creen que tendrán una profesión relacionada con la ciencia, mientras que

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 10

el porcentaje que se decanta por carreras del ámbito sanitario se establece entre un 15% y un 17%. También resulta llamativo que las mujeres obtienen más del 50% de los títulos universitarios, pero su presencia en estudios como Física o Ingeniería no llega al 30%.

Parece evidente que la clave reside en educar a las niñas y jóvenes en la igualdad de opciones académicas y en el fomento de las enseñanzas científicas que deben ser replanteadas desde la Educación Primaria.

Otra cuestión que debe analizarse es el futuro laboral de las madres científicas. Es entonces cuando se les debe asegurar que puedan continuar sin limitaciones su carrera profesional, que sus sueldos y puestos de trabajo sean conformes a su nivel académico y que accedan a los puestos directivos como fruto de su esfuerzo. Por ejemplo, en el personal del área de Ciencia y Tecnología del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), solo el 15% son mujeres y la cifra se mantiene inamovible desde hace quince años; y el número de catedráticas de universidad y profesoras de investigación del CSIC no llega el 25%, frente al 75,12% de hombres.

Es un hecho que el lugar de la mujer en la Ciencia y la Tecnología está lleno de estereotipos y discriminación y que esta situación debe superarse.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a impulsar las medidas que sean necesarias para:

1. Revisar los contenidos científicos y técnicos de los currículos escolares.
2. Introducir contenidos sobre el fomento de las vocaciones científicas entre las niñas y adolescentes en los planes de estudio del Master del Profesorado en Educación Secundaria.
3. En los planes de tutoría de los centros escolares, trabajar la igualdad de las capacidades científicas y técnicas y evitar que las niñas y jóvenes con talento para Ciencias y Tecnología abandonen sus estudios por otros de carácter "social".
4. Realizar campañas sociales para eliminar estereotipos erróneos y negativos respecto a las competencias científicas y tecnológicas de las mujeres.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de febrero de 2019.—**Ana Isabel Alós López**, Diputada.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

162/001001

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa al desarrollo de un Programa nacional de alivio familiar, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

En España actualmente hay registradas 1.767.186 solicitudes de reconocimiento de la situación de dependencia. Si bien es cierto que la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia, contempla una serie de prestaciones de servicios y económicas con el objeto de facilitar, por un lado, la promoción de la autonomía personal y, por otro, la atención de las necesidades de las personas con dificultades para la realización de las actividades básicas de la vida diaria; también lo es que estas ayudas no siempre son suficientes, ya que se centran, como no puede ser de otra manera, en la persona en situación de dependencia, pero obvian los efectos que esta circunstancia provoca en su familia.

La realidad refleja que, a pesar de la existencia de servicios fuera del entorno familiar, en muchos casos, son los familiares los que se encargan de los cuidados, haciendo que la existencia de un miembro en situación de dependencia origine importantes cambios dentro de la estructura familiar. Esta sobrecarga de responsabilidad y dedicación de los familiares provoca en ellos agotamiento, ansiedad, aislamiento

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 11

debido al abandono de la vida social y problemas económicos ya que, en multitud de ocasiones, se produce también una imposibilidad de continuar con la carrera profesional.

Estudios efectuados por organismos como la Sociedad Española de Geriátrica y Gerontología y el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) certifican que los cuidadores familiares, en su mayoría mujeres, anulan poco a poco su vida social y laboral, carecen de tiempo de ocio y, a medio plazo, su salud se resiente. Para evitar estas consecuencias, es necesario que los cuidadores dispongan de periodos de alivio que les permitan descansar y dedicarse a sí mismos con el fin de poder tener una óptima calidad de vida y continuar cuidando a sus familiares en las mejores condiciones.

Es por ello que, independientemente de cual sea el tipo de familia, y teniendo en cuenta que la atención sanitaria es universal y de amplia cobertura, es necesario reforzar y mejorar la ayuda en los cuidados a la persona dependiente priorizando la atención de las familias que más lo necesiten.

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 impulsar, en colaboración con las Comunidades Autónomas y los Entes Locales, en el marco del Consejo Territorial de Servicios Sociales y del Sistema para la Autonomía y Atención a la Dependencia, un Programa nacional de alivio familiar con el que paliar las situaciones de agotamiento, ansiedad, aislamiento social, interrupción de carrera profesional... que en ocasiones padecen los familiares que se encargan de los cuidados de personas en situación de dependencia, con independencia de cuál sea su edad.

Dicho Programa deberá:

- Vincular la concesión de asistencia con la renta familiar y el grado de dependencia, priorizando la atención de aquellas familias que se encuentren ante una situación de mayor vulnerabilidad.
- Impulsar un tratamiento fiscal beneficioso para los familiares que asuman los costes derivados de la atención a una persona en situación de dependencia, tanto en el presente como en el futuro.
- Fomentar el apoyo social a través de medidas como estímulos fiscales a las aportaciones de origen privado a favor del desarrollo del Programa.
- Impulsar la colaboración de entidades del Tercer Sector Social en la ejecución del mismo.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de febrero de 2019.—**Carmen Navarro Lacoba**, Diputada.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

162/001002

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 sobre la bonificación del IBI en Lorca, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

El terremoto de magnitud 5,1 grados según la escala de Richter que sufrió Lorca en 2011 ha sido el de mayor gravedad de nuestro país en su historia reciente. La situación por la que pasaron miles de familias ha sido dramática y ni siquiera hoy, ocho años después, han conseguido recuperarse del fuerte impacto sufrido por el mencionado seísmo.

En 2011 se aprobó el Real Decreto-ley 6/2011, de 13 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los daños causados por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en Lorca, que recogía una amplia batería de medidas para paliar y reparar el daño causado en este municipio murciano.

Además de ayudas excepcionales por daños tanto personales como materiales, el citado Real Decreto-ley recogía una serie de beneficios fiscales, incluyendo «la exención de las cuotas del Impuesto sobre Bienes Inmuebles correspondientes al ejercicio 2011 que afecten a viviendas, establecimientos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 12

industriales y mercantiles, locales de trabajo y similares, de naturaleza urbana, situados en el municipio de Lorca (Murcia), dañados como consecuencia de los movimientos sísmicos a que se refiere el artículo 1 de este Real Decreto-ley, cuando se acredite que, tanto las personas como los bienes ubicados en aquellos, hayan tenido que ser objeto de reafectación total o parcial en otras viviendas o locales diferentes hasta la reparación de los daños sufridos».

La gravedad del terremoto de Lorca, y sus dramáticas secuelas económicas y sociales, exigieron mantener las bonificaciones del IBI en los años siguientes, lo que siempre se hacía añadiendo una disposición adicional en los Presupuestos Generales del Estado. En 2018, los últimos presupuestos del Partido Popular, se establecían en la disposición adicional centésima décima quinta.

Para el año 2019, el Gobierno socialista presentó unos presupuestos que suponían más impuestos, menos crecimiento y menos empleo, más déficit y más deuda, que subían el gasto intentando recabar apoyos —quebrando los principios de equidad y solidaridad— y que no tenían ninguna credibilidad ni para Banco de España, ni para Airef, ni para Bruselas.

Unos presupuestos que, al ser rechazados por una amplia mayoría del Congreso, decaen y mantienen la prórroga de los presupuestos de 2018 como los vigentes para 2019. Adicionalmente, la convocatoria de elecciones y la disolución de las Cámaras hace inviable recuperar estas bonificaciones fiscales para los damnificados de Lorca, salvo que se hagan de forma urgente por parte del ejecutivo socialista.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar de manera urgente cuantas medidas sean necesarias para:

— Bonificar el 50 por ciento de las cuotas del Impuesto sobre Bienes Inmuebles correspondientes al ejercicio 2019, con los mismos requisitos establecidos para la exención regulada en este Impuesto en el artículo 12 del Real Decreto-ley 6/2011, de 13 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los daños causados por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en Lorca, Murcia.

— Compensar al Ayuntamiento de Lorca por la disminución de ingresos que esta medida pueda producir.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de febrero de 2019.—**Isabel María Borrego Cortés y Teodoro García Egea**, Diputados.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

162/001003

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 en Pleno, relativa a la reactivación e impulso definitivo del convenio ferroviario con las Illes Balears para el periodo 2019-2023.

Exposición de motivos

La Comunidad Autónoma de Illes Balears sufre una infrafinanciación histórica que ha impedido dotarla de las infraestructuras necesarias para una movilidad pública sostenible y de calidad. Esta situación se mantiene en el proyecto de PGE para 2019, en los que se prevé que se reciba un 1,2% de las inversiones territorializadas cuando la Comunidad representa un 2,6% del PIB y un 2,4% de la población total. En términos históricos, entre los años 2002 hasta el presente, Baleares ha recibido 1.920 millones menos que la media española en inversiones de los Presupuestos del Estado.

Uno de los sectores que más han sufrido la ausencia de financiación es el transporte público, especialmente el transporte ferroviario, en unas islas que sufren una saturación muy importante de vehículos privados, con la incidencia que este hecho tiene sobre el medio ambiente y el territorio.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 13

En el año 2007, el gobierno balear presidido por el señor Antich firmó un convenio ferroviario con el Gobierno que presidía el señor Rodríguez Zapatero para el período 2007-2011 con un importe total de 443,75 millones de euros. Lamentablemente, solo se ha ejecutado una parte mínima de las inversiones previstas y el gobierno balear del PP presidido por José Ramón Bauza renunció expresamente a seguir desarrollando el transporte ferroviario.

La insuficiencia del sistema ferroviario de Mallorca (única isla balear en la que es factible por su superficie) se limita a unir Palma con las ciudades del interior. En esta legislatura se ha hecho una pequeña mejora consistente en iniciar la electrificación de la línea Palma-Manacor, pero es necesario mucho más como, por ejemplo, llegar hasta las poblaciones de Alcúdia y Artà. Es necesario, además conectar las poblaciones de la Bahía de Palma desde Calvià a Lluçmajor con conexión, también, al aeropuerto. Asimismo se deben unir las poblaciones de Alcúdia i Pollença en la parte norte de la isla.

Con la mínima inversión contemplada para tal fin en el proyecto de PGE, es completamente imposible desarrollar todas estas infraestructuras tan necesarias para que el ferrocarril de Mallorca pueda convertirse en una auténtica alternativa al transporte privado.

La asociación Amics del Ferrocarril, que impulsa estos proyectos, define muy bien a que se deben estas carencias históricas cuando afirman que si se hubiera invertido en la isla un mes de lo que ha costado el AVE estos 25 años, ahora mismo Mallorca contaría con el mejor ferrocarril de Europa.

Por todo ello el Grupo Parlamentario presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Acordar, en el marco del Convenio Ferroviario con el Gobierno de las Illes Balears, las siguientes cantidades plurianuales de 480 millones de euros durante el período 2019-2023 para desarrollar los proyectos ferroviarios en la isla de Mallorca que permitan un servicio moderno y eficiente, capaz de ser una alternativa real de movilidad pública y de calidad que reduzca sustancialmente la dependencia del vehículo privado para los desplazamientos y favorezca la lucha contra el cambio climático.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de febrero de 2019.—**Félix Alonso Cantorné, María Asunción Jacoba Pía de la Concha García-Mauriño y Eva García Sempere**, Diputados.—**Alberto Garzón Espinosa**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

COMPETENCIAS EN RELACIÓN CON OTROS ÓRGANOS E INSTITUCIONES

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

232/000112

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

(232) Recurso de inconstitucionalidad.

Autor: Tribunal Constitucional.

Sentencia dictada por el citado Tribunal en el recurso de inconstitucionalidad número 4403/2017, promovido por el Presidente del Gobierno, contra los artículos 3; 5 apartados 1 a 4; 20 y 24; el inciso final de la disposición adicional primera; la disposición adicional quinta y la disposición transitoria segunda de la Ley de Aragón 10/2016, de 1 de diciembre, de medidas de emergencia en relación con las prestaciones económicas del Sistema Público de Servicios Sociales y con el acceso a la vivienda en la Comunidad Autónoma de Aragón, así como voto particular formulado a la misma.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 14

Acuerdo:

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.

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, 26 de febrero de 2019.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

El Pleno del Tribunal Constitucional, compuesto por don Juan José González Rivas, Presidente, doña Encarnación Roca Trías, don Andrés Ollero Tassara, don Fernando Valdés Dal-Ré, don Santiago Martínez-Vares García, don Juan Antonio Xiol Ríos, don Pedro González-Trevijano Sánchez, don Antonio Narváez Rodríguez, don Alfredo Montoya Melgar, don Ricardo Enríquez Sancho, don Cándido Conde-Pumpido Tourón y doña María Luisa Balaguer Callejón, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

En el recurso de inconstitucionalidad núm. 4403-2017, interpuesto por el Presidente del Gobierno contra el artículo 3; los apartados 1 a 4 del artículo 5; los artículos 20 y 24; el inciso final de la disposición adicional primera; la disposición adicional quinta y las disposiciones transitorias segunda y tercera de la Ley 10/2016, de 1 de diciembre, de medidas de emergencia en relación con las prestaciones económicas del sistema público de servicios sociales y con el acceso a la vivienda en la Comunidad Autónoma de Aragón. Han comparecido y formulado alegaciones las Cortes y el Gobierno de Aragón. 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:

1.º Aceptar el desistimiento parcial del abogado del Estado, en la representación que legalmente ostenta, respecto del presente recurso de inconstitucionalidad, en concreto, de la impugnación promovida contra el artículo 24 de la Ley 10/2016, de 1 de diciembre, de medidas de emergencia en relación con las prestaciones económicas del sistema público de servicios sociales y con el acceso a la vivienda en la Comunidad Autónoma de Aragón.

2.º Estimar parcialmente este recurso de inconstitucionalidad, y, en su virtud, declarar la inconstitucionalidad y nulidad de los siguientes preceptos de la Ley 10/2016, de 1 de diciembre:

— El inciso «y carecen de la consideración de subvenciones públicas» del art. 3.

— Los apartados 1 a 4 del artículo 5, el inciso final de la disposición adicional primera «[l]os titulares de las prestaciones inembargables que sean objeto de algún procedimiento de embargo podrán solicitar la asistencia de esta comisión a los efectos de comunicar al órgano emisor de la providencia de embargo su carácter inembargable en toda su extensión, emitiendo certificado de ello» y la disposición transitoria tercera.

— Los apartados 1, 2 y 3 de la disposición adicional quinta.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 15

3.º Declarar que el artículo 20.1 no es inconstitucional interpretado en el sentido expuesto en el Fundamento Jurídico 6 de esta Sentencia.

4.º Desestimar en todo lo demás el presente recurso de inconstitucionalidad.

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

Dado en Madrid a 14 de febrero de 2019.

233/000064

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

(233) Cuestión de inconstitucionalidad.

Autor: Tribunal Constitucional.

Sentencia dictada por el citado Tribunal en la cuestión de inconstitucionalidad número 4200/2018, planteada por la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo, en relación con el artículo 6 de la Ley 7/2011, de 26 de diciembre (Impuesto sobre instalaciones que incidan en el medio ambiente de la Región de Murcia), en sus apartados 2 (hecho imponible), 6 (base imponible) y 7 (cuota tributaria), así como votos particulares formulados a la misma.

Acuerdo:

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.

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, 26 de febrero de 2019.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

El Pleno del Tribunal Constitucional, compuesto por don Juan José González Rivas, Presidente, doña Encarnación Roca Trías, don Andrés Ollero Tassara, don Fernando Valdés Dal-Ré, don Santiago Martínez-Vares García, don Juan Antonio Xiol Ríos, don Pedro González-Trevijano Sánchez, don Antonio Narváez Rodríguez, don Alfredo Montoya Melgar, don Ricardo Enríquez Sancho, don Cándido Conde-Pumpido Tourón y doña María Luisa Balaguer Callejón, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

En la cuestión de inconstitucionalidad núm. 4200-2018, promovida por la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, en relación con el artículo 6, apartados dos, seis y siete, de la Ley 7/2011, de 26 de diciembre, de medidas fiscales y de fomento económico en la Región de Murcia, por posible vulneración de los artículos 133.2; 156.1 y 157.3 de la Constitución, en relación con el artículo 6.3 de la Ley Orgánica 8/1980, de 22 de septiembre, de Financiación de las Comunidades Autónomas. Han comparecido y formulado alegaciones el Letrado de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, la Fiscal General del Estado y la sociedad Engie Cartagena, S.L. Ha sido Ponente el Magistrado don Pedro González-Trevijano Sánchez, quien expresa el parecer del Tribunal.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 507

1 de marzo de 2019

Pág. 16

FALLO

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

Ha decidido:

Desestimar la presente cuestión de inconstitucionalidad.

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

Dado en Madrid a 14 de febrero de 2019.

cve: BOCG-12-D-507