



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIII LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

1 de octubre de 2019

Núm. 62

Pág. 1

ÍNDICE

Página

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY

Comisión de Interior

- | | | |
|-------------------|--|---|
| 161/000151 | Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a paliar los daños causados por las intensas lluvias e inundaciones acontecidos durante los días 11 y 13/09/2019. <i>Corrección de error</i> | 6 |
| 161/000159 | Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre los daños de la gota fría en la provincia de Madrid | 7 |
| 161/000160 | Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre los daños de la gota fría en la provincia de Granada | 8 |

Comisión de Fomento

- | | | |
|-------------------|--|---|
| 161/000158 | Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a impulsar una estrategia de mejora de procesos aeroportuarios mediante el empleo de nuevas tecnologías innovadoras y soluciones digitales..... | 8 |
|-------------------|--|---|

Dirigidas, en caso de aprobación, al Gobierno que se constituya

Comisión de Justicia

- | | | |
|-------------------|--|----|
| 161/000176 | Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario VOX, por la que se insta al Gobierno a que remita a las Cortes un Proyecto de Ley del Código Mercantil | 11 |
|-------------------|--|----|

Comisión de Interior

- | | | |
|-------------------|--|----|
| 161/000180 | Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno al desarrollo del Protocolo de actuaciones firmado el 4 de abril de 2018 por el Ministerio del Interior y el Ayuntamiento de Roquetas para la nueva ubicación del cuartel de la Guardia Civil | 12 |
|-------------------|--|----|

Comisión de Fomento

- | | | |
|-------------------|---|----|
| 161/000156 | Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la elaboración de un atlas sobre políticas públicas para el desarrollo de un Estado social..... | 13 |
|-------------------|---|----|

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 2

161/000157	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el acceso al Hospital de la Marina Baixa desde la circunvalación de La Vila Joiosa N-332	14
161/000170	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, relativa a la recuperación efectiva de la zona ocupada por el antiguo muelle carbonero de Ferrol	16
161/000174	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre la modificación del Decreto Legislativo 2/2011, por el cual se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante	17
161/000186	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre la declaración de Obligación de Servicio Público en el servicio ferroviario de Cercanías en el Valle del Guadalquivir (Córdoba)	19
161/000189	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre la conversión en autovía de la carretera N-432 Badajoz-Córdoba-Granada	20
161/000190	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre aumento y mejora del servicio ferroviario en la Estación de Villanueva de Córdoba-Los Pedroches	20
161/000191	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre el Plan de Vías de Gijón	21
161/000192	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la conexión ferroviaria del puerto de Motril	24
161/000193	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre modificación del Convenio de Carreteras con Canarias	25
161/000199	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa al tren de Talavera de la Reina	27

Comisión de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

161/000165	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a dispensar una protección especial a los afectados de linfedema	29
-------------------	---	----

Comisión de Industria, Comercio y Turismo

161/000181	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre impulso turístico en la provincia de Palencia	30
161/000182	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre apoyo al turismo de cruceros en Illes Balears	31
161/000202	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, en apoyo a la competitividad y futuro de los empleos en las factorías que la multinacional ALCOA tiene en San Cibrao (Cervo)	32

Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

161/000171	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, de apoyo a las conducciones de la presa de Rules	33
161/000185	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre la defensa de la plantación de choperas en la Cuenca del Río Carrión	34

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 3

161/000196	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre medidas para eliminar las incoherencias en la gestión diferenciada de la anchoa en las zonas VIIIc y IXa y la separación de los TAC.....	35
161/000197	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre la costera del bonito.....	36
161/000201	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la situación de la uva de mesa embolsada del Vinalopó	37

Comisión de Transición Ecológica

161/000175	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, relativa a la ampliación de la estación depuradora de aguas residuales (EDAR) de Os Praceres (Pontevedra)	39
161/000183	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario VOX, sobre los planes de presas y embalses aprobados por la Comisión Nacional de Protección Civil	40
161/000187	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre la regulación de las capturas de fringílidos y el apoyo al silvestrismo.....	42
161/000188	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre la lucha contra la Avispa Asiática en España.....	43
161/000194	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a agilizar la tramitación de las ayudas estatales correspondientes al municipio malagueño de Ardales.....	44

Comisión de Cultura y Deporte

161/000168	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, relativa a la rehabilitación del Pazo de Goiáns (Boiro-A Coruña).....	45
161/000200	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa al Camino Real de Guadalupe.....	47

Comisión de Economía y Empresa

161/000173	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a las monedas conmemorativas del Patrimonio de la Humanidad de la ciudad de Lugo	48
------------	--	----

Comisión de Sanidad, Consumo y Bienestar Social

161/000155	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el abordaje de la prevención y tratamiento del tabaquismo.....	50
161/000166	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa al desarrollo de la seguridad del paciente en el Sistema Nacional de Salud	52
161/000184	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario VOX, sobre reconocimiento público de don Amancio Ortega Gaona para el bienestar social de los españoles	54

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 4

Comisión de Ciencia, Innovación y Universidades

161/000163	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la modificación del Real Decreto 1086/1989, de 28 de agosto, sobre retribuciones del profesorado universitario, para reconocer el nivel administrativo correspondiente a la responsabilidad desempeñada por los Cuerpos nacionales de Catedrático de Universidad y Profesor Titular de Universidad respectivamente y a la cualificación académica requerida para el acceso a dichos Cuerpos.....	54
161/000167	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a garantizar la neutralidad institucional de la universidad española.....	56
161/000177	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, relativa a la reducción de tasas universitarias	57
161/000178	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, relativa a la promoción de las carreras científicas entre las niñas, así como a la investigación de las condiciones de desigualdad que existen para las mujeres en la ciencia.....	58
161/000179	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, relativa al impulso de la investigación, el desarrollo y la innovación (I+D+i).....	59

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

Comisión de Fomento

181/000006	Pregunta formulada por la Diputada doña Roser Maestro Moliner (GCUP-EC-GC), sobre previsiones acerca de incluir el ramal a puerto de Sagunto en la red de Cercanías de la Comunitat Valenciana dando solución de movilidad a un núcleo de población de más de 45.000 habitantes	61
181/000007	Pregunta formulada por la Diputada doña Eva García Sempere (GCUP-EC-GC), sobre razones que justifican la eliminación de varios servicios ferroviarios de Media Distancia en Andalucía.....	61
181/000008	Pregunta formulada por la Diputada doña Eva García Sempere (GCUP-EC-GC), sobre actuaciones previstas para paliar y reparar las consecuencias ecológicas, especialmente hídricas, que provocaron las obras en infraestructuras ferroviarias de Alta Velocidad de la línea Córdoba-Málaga, en el municipio del Valle de Abdalajís (Málaga)	62
181/000009	Pregunta formulada por la Diputada doña Margarita Prohens Rigo (GP), sobre opinión del Ministro de Fomento acerca de la normativa para limitar el número de cruceros que atracan en los puertos de las Illes Balears, especialmente en el de Palma de Mallorca	62
181/000010	Pregunta formulada por la Diputada doña Margarita Prohens Rigo (GP), sobre explicación por el Ministro de Fomento de si el Gobierno de las Illes Balears tiene competencias para limitar el número de cruceros que atracan en los puertos de las Illes Balears	62
181/000011	Pregunta formulada por la Diputada doña Margarita Prohens Rigo (GP), sobre existencia de algún estudio o informe objetivo que relacione directamente el turismo de cruceros en los distintos puertos del Estado con un aumento de la contaminación del agua, del aire o acústica	63

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 5

181/000012	Pregunta formulada por la Diputada doña Margarita Prohens Rigo (GP), sobre objetivo de las inversiones realizadas en los puertos de Mallorca, Menorca e Ibiza para adaptarlos para que puedan atracar cruceros de gran eslora	63
181/000015	Pregunta formulada por la Diputada doña Margarita Prohens Rigo (GP), sobre objetivo de la inversión prevista en el puerto de Palma de Mallorca para la llegada de cruceros.....	63
181/000016	Pregunta formulada por la Diputada doña Margarita Prohens Rigo (GP), sobre objetivo de la inversión prevista de 286 millones de euros en infraestructuras e instalaciones dedicadas a pasajeros en el periodo 2019-2020 en su mayoría para cruceros	64

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 6

CONTROL DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIONES NO DE LEY

La Mesa de la Cámara en su reunión del día de hoy ha acordado admitir a trámite, conforme al artículo 194 del Reglamento, las siguientes Proposiciones no de Ley y, considerando que solicitan el debate de las iniciativas en Comisión, disponer su conocimiento por las Comisiones que se indican, dando traslado al Gobierno y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de septiembre de 2019.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Comisión de Interior

161/000151

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

(161) Proposición no de Ley en Comisión.

Autor: Grupo Parlamentario Popular.

Corrección de error en su Proposición no de Ley relativa a paliar los daños causados por las intensas lluvias e inundaciones acontecidos durante los días 11 y 13/09/2019.

Acuerdo:

Aceptar la declaración de voluntad, teniendo por corregida la iniciativa de referencia, así como comunicarlo a la Comisión de Interior, al Gobierno y al autor de la iniciativa y publicarlo 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, 23 de septiembre de 2019.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Nota.—La iniciativa de referencia fue publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 57, de 24 de septiembre de 2019.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, por el presente escrito, comunica la siguiente subsanación en el escrito registrado el día 13 de septiembre de 2019, con número de registro 7022.

— Donde dice:

«El embolsamiento de aire...», hasta el final del párrafo, donde dice: «... el impacto final en todas las regiones afectadas.»

— Debe decir:

«El viernes, el embolsamiento de aire siguió su desplazamiento, nuevamente hacia el norte, para afectar a las zonas ya castigadas de la Comunidad Valenciana, para virar hacia el oeste y dirigirse hacia el centro peninsular. En la Comunidad de Madrid, Arganda del Rey volvía a inundarse 20 días después,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 7

pero también afectó a otros municipios, como Velilla del Olmo, Campo Real, Nuevo Baztán, municipios del corredor del Henares y del entorno de los ríos Tajuña y Jarama.

Los graves daños, incluido la lamentable pérdida de seis personas, son motivos más que suficientes para solicitar actuaciones especiales para paliar los efectos de lluvias y tormentas, a la espera de evaluar el impacto final en todas las regiones afectadas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de septiembre de 2019.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000159

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre los daños de la Gota fría en la provincia de Madrid, para su debate en la Comisión de Interior.

Exposición de motivos

El día 12 de septiembre de 2019, la depresión aislada en niveles altos (DANA), también conocida como «Gota fría», se manifestó en la Península Ibérica, arrasando varias localidades a su paso en diversas provincias como Murcia, Almería, Albacete, Granada, Valencia o Alicante.

Posteriormente, durante los días 14 y 15 de septiembre, el temporal se hizo notar en la provincia de Madrid. En concreto, se han gestionado 103 expedientes por inundaciones, sobre todo en Arganda del Rey, Campo Real, Velilla de San Antonio, Nuevo Baztán, Villar del Olmo, Valdaracete, Daganzo y San Martín de la Vega. A estos sucesos se les suma las dificultades acaecidas el pasado agosto a causa de otro temporal en la Comunidad de Madrid.

Arganda del Rey ya fue uno de los municipios más afectado por la tromba de agua del pasado mes, afectando gravemente a los comercios y vías de la localidad y dejando sin servicio el metro durante dos días. La tormenta acaecida de este domingo ha sido de intensidad similar. Nuevamente, la circulación de trenes en la Línea 9 de Metro de Madrid fue interrumpida entre las estaciones de Arganda del Rey y La Poveda por acumulación de agua en las vías.

A pesar de que el fenómeno de la «Gota fría» tiende a aparecer en el mes de septiembre en las localidades del sur y el levante español, las consecuencias humanas y materiales de un episodio que se ha cobrado ya la vida de seis personas en nuestro país es motivo suficiente para interpelar al Gobierno de España sobre qué medidas plantea para dar cobertura a los afectados y corregir en lo posible la situación, incluida la declaración de zona catastrófica.

Asimismo, la reincidencia de estas situaciones en menos de un mes de diferencia hace evidente la necesidad de tomar medidas inmediatas con el fin de evitar futuros episodios a lamentar.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Decretar las zonas afectadas de la provincia de Madrid como zona catastrófica.
2. Conforme al artículo 24 de la Ley 17/2015 del Sistema Nacional de Protección Civil, adoptar todas las medidas necesarias para la compensación de daños a las personas y propiedades en las zonas decretadas como afectadas gravemente por una emergencia de Protección Civil.
3. Realizar una labor de coordinación con el resto de Administraciones implicadas para cooperar tanto en la prevención de futuros daños como la mitigación de los efectos de la DANA que está afectando a determinadas zonas de nuestro país.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de septiembre de 2019.—**Roberto Hernández Blázquez**, Diputado.—**Miguel Ángel Gutiérrez Vivas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

161/000160

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre los daños de la Gota fría en la provincia de Granada, para su debate en la Comisión de Interior.

Exposición de motivos

Treinta y cuatro localidades granadinas han sido afectadas por la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) que ha azotado la Península Ibérica durante los últimos días. Entre el viernes y el sábado, fueron registradas 251 incidencias en la provincia, convirtiéndose en la segunda de Andalucía con más incidencias después de Málaga. Desgraciadamente, los daños causados no fueron solo materiales, ya que una persona falleció en Jámula tras haber quedado atrapado en el coche, en una carretera secundaria que atraviesa una rambla sin señalizar y que sale de la A-92.

No fue el único vehículo atrapado, sin embargo, puesto que otro centenar quedaron retenidos en la A-92, a la altura de Santa Fe, con el Río Salado desbordado. Dos ancianos tuvieron que ser rescatados de su casa, dado el volumen de la riada, y Protección Civil tuvo que realizar 173 actuaciones durante el paso de la Gota fría por la provincia. Coches atrapados, casas inundadas, carreteras cortadas y grandes daños materiales en las 34 localidades afectadas.

Un evento de estas características necesita la rápida actuación de todos los actores implicados para dar una solución rápida a aquellas cosas que se puedan solucionar, y mitigar los daños causados por el temporal. Es necesaria la actuación coordinada entre Administraciones para afrontar este problema.

Los efectos de la DANA en toda la Península han sido devastadores, y es necesaria una rápida actuación de todos los actores implicados. Debemos contribuir a la solución de problemas y a la mitigación de los daños causados por este evento. Es necesaria la actuación coordinada entre Administraciones para afrontar los mismos.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Decretar las zonas afectadas de la provincia de Granada como zona catastrófica.
2. Conforme al artículo 24 de la Ley 17/2015 del Sistema Nacional de Protección Civil, adoptar todas las medidas necesarias para la compensación de daños a las personas y propiedades en las zonas decretadas como afectadas gravemente por una emergencia de Protección Civil.
3. Realizar una labor de coordinación con el resto de Administraciones implicadas para cooperar tanto en la prevención de futuros daños como la mitigación de los efectos de la DANA que está afectando a determinadas zonas de nuestro país.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de septiembre de 2019.—**Francisco Javier Hervías Chiroso**, Diputado.—**Miguel Ángel Gutiérrez Vivas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Comisión de Fomento

161/000158

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esta Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley para impulsar una estrategia de mejora de procesos aeroportuarios mediante el empleo de nuevas tecnologías innovadoras y soluciones digitales, para su debate en la Comisión de Fomento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 9

Exposición de motivos

La velocidad con la que la sociedad absorbe las nuevas tecnologías y la facilidad con la que se obtiene y se comparte la información está dibujando una nueva realidad económica que se puede denominar la economía del conocimiento.

Este entorno coloca a la innovación como la fuente principal de competitividad de las organizaciones de futuro. Como respuesta a este desafío, el gestor aeroportuario incorpora la innovación como uno de los pilares de su estrategia para los próximos años, según el plan estratégico presentado el 10 de octubre para el periodo 2018-2021:

Desarrollo de soluciones digitales y tecnológicas innovadoras.

El papel de la innovación en el ámbito de la gestión aeroportuaria es desarrollar nuevos servicios que mejorarán la experiencia del usuario y contribuirán a potenciar la competitividad y diferenciación respecto a otros operadores. Para ello, se deberán fomentar todas aquellas actividades innovadoras (tecnologías, servicios y procesos) que, unido al objetivo de rentabilidad del negocio, cristalizan en los objetivos estratégicos de innovación.

Dentro del marco estratégico nacional e internacional también se recogen diferentes políticas y programas de apoyos públicos, nacionales y europeos a la innovación, que por su relevancia y/o carácter mandatorio son decisivos para el fomento de la innovación en la gestión aeroportuaria. De manera resumida, se indican a continuación las iniciativas e instrumentos más significativos que sirven de referente a la organización:

- Plan de Innovación del Ministerio de Fomento para el Transporte y las Infraestructuras 2018-2020.
- Estrategia Española de Ciencia, Tecnología e Innovación 2013-2020. Tiene como objetivo aumentar el esfuerzo en ciencia y tecnología en España hasta lograr alcanzar en el año 2020 un nivel de inversión en I+D+i del 2 % sobre el conjunto del PIB nacional tanto de naturaleza pública como privada como se muestra en los Indicadores de Esfuerzo de la citada estrategia que se reproducen a continuación:

Tabla 2. Indicadores de la Estrategia Española de Ciencia y Tecnología y de Innovación

Indicadores de Esfuerzo	2010	2016	2020
Gasto en I+D sobre el Producto Interior Bruto (%)	1,39 %	1,48 %	2,00 %

- Estrategia Europea «Europa 2020»: La meta fijada para el conjunto de la Unión Europea es lograr un 3 %.
- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI).

Si bien, en la actualidad, el gestor aeroportuario de la red de aeropuertos de interés general no forma parte de la Administración General del Estado (AGE), sus políticas obligatoriamente pueden verse influenciadas por dichos planes, como así queda reflejado en el hecho de que se le continúe solicitando a día de hoy su participación y colaboración para incluir sus actividades de I+D+i dentro de la estructura del PITVI, junto a otros organismos y entidades pertenecientes al Ministerio de Fomento.

Una muestra del compromiso con la innovación es el esfuerzo económico que Aena dedica a la I+D+i con relación al volumen de negocio. La situación actual, así como la proyección prevista según el PAP 2018-2021 es la siguiente:

Años	2017 (cierre)	2018 (previsión)	2019 (previsión)	2020 (previsión)	2021 (previsión)
Esfuerzo I+D+i	7.554	7.214	8.578	7.241	3.077

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 10

Para poner en perspectiva estos datos vamos a indicar el esfuerzo en 2016 de España con relación al PIB que fue de un 1,19 % y la de la UE-28 un 2,03 %, y la comparación del esfuerzo de Aena con relación a otras empresas del Ibex 35:

Empresas IBEX 35 en 2016 en Millones €

EMPRESA	Ventas	I+D+i	% (I+D+i/Ventas)
AENA	3.772,0	2,5	0,07
AMADEUS	4.472,9	725,8	16,23
INORA	2.709,3	163,3	6,03
GRIFOLS	4.049,8	213,7	5,28
BANCO POPULAR	3.057,6	128,0	4,19
SANTANDER	46.192,0	1.726,0	3,74
ACCIONA	5.977,4	193,9	3,24
TELEFÓNICA	52.036,0	906,0	1,74
GAMESA	4.612,0	65,7	1,42
OHL	3.862,6	29,5	0,76
IBERDROLA	29.215,4	211,4	0,72
REE (2015)	1.938,9	9,6	0,50
FERROVIAL	10.759,0	47,8	0,44
ACERINOX (2015)	4.221,4	16,5	0,39
REPSOL	34.689,0	78,0	0,22
ACS	31.975,2	39,0	0,12

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a requerir a los gestores de aeropuertos de interés general del Estado para que aprueben una estrategia de mejora de procesos aeroportuarios mediante el empleo de nuevas tecnologías innovadoras y soluciones digitales para alcanzar unos objetivos de mejora de experiencia del pasajero, optimización de los procesos para maximizar la capacidad y reducción de los costes, manteniendo el liderazgo nacional e internacional en el sector a través de nuevos avances en materia de I+D+i y continuando con el impulso en materia de innovación de los gestores aeroportuarios.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de septiembre de 2019.—**César Joaquín Ramos Esteban**, Diputado.—**Rafael Simancas Simancas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

La Mesa de la Cámara en su reunión del día de hoy ha acordado admitir a trámite, conforme al artículo 194 del Reglamento, las siguientes Proposiciones no de Ley y, considerando que solicitan el debate de las iniciativas en Comisión, disponer su conocimiento por las Comisiones que se indican, entendiendo que en el caso de su eventual aprobación, estarían dirigidas al Gobierno que se constituya, 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, 23 de septiembre de 2019.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Comisión de Justicia

161/000176

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Doña Macarena Olona Choclán en calidad de Portavoz adjunta del Grupo Parlamentario Vox (GPVOX), don Javier Ortega Smith-Molina, don Ignacio Gil Lázaro y don José María Figaredo Álvarez-Sala, Portavoz adjunto y vocal del GPVOX en la Comisión de Justicia, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentan la siguiente Proposición no de Ley instando al Gobierno a que remita a las Cortes un Proyecto de Ley del Código Mercantil, para su discusión en la Comisión de Justicia.

Exposición de motivos

Han transcurrido más de ciento treinta años desde la aprobación del vigente Código Mercantil en 1885. Este cuerpo de leyes constituyó en su momento una verdadera revolución en el ámbito económico.

En efecto, el anterior Código de 1829 había sido superado por la realidad económica de la época y era incapaz de dar una respuesta a los retos de una sociedad liberal que estaba superando el intervencionismo estatal. Así, el nuevo Código de 1885 proporcionó a los operadores económicos una herramienta eficaz para potenciar la libre circulación de productos, capital y trabajadores, permitiendo sus movimientos dentro y fuera de Europa.

Sin embargo, el paso del tiempo es inexorable. Como ocurrió con el Código de 1829, el actual de 1885 no es capaz de adaptarse plenamente a los profundos cambios que el tráfico mercantil ha sufrido en el último siglo.

La inadecuación de nuestro vigente Código a la realidad económica ha intentado ser salvada, unas veces, mediante la modificación de su articulado y, otras, las más, a través de la aprobación de leyes especiales, reguladoras de materias no contempladas en el Código, o derogatorias de parte de este. Todo ello ha provocado un progresivo vaciamiento del Código y una dispersión normativa, con efectos muy negativos para la seguridad jurídica y para la realidad del mercado.

La situación descrita llevó a que los operadores jurídicos y económicos se plantearan la necesidad de contar con un nuevo cuerpo de leyes actualizado que respondiese a la realidad económica de la sociedad del siglo XXI.

Ante esta situación, el Ministro de Justicia López Aguilar encarga en 2006 a la Sección Segunda, de Derecho Mercantil, de la Comisión General de Codificación la elaboración de un nuevo Código Mercantil.

En 2013, la Comisión de Codificación entrega al Ministro de Justicia Ruiz-Gallardón un anteproyecto de Código Mercantil.

Durante el preceptivo periodo de información pública, al que fue sometida dicha preiniciativa, se presentaron numerosas alegaciones por parte de diversos sectores económicos, profesionales, despachos de abogados, etc. Con esta información y con los aportes que hicieron los órganos de la Administración directamente implicados (los Ministerios de Justicia y de Economía y Competitividad), la Secretaría General Técnica del Ministerio de Justicia elaboró un texto final que más tarde fue presentado al Consejo de Ministros en mayo de 2014.

Una vez acordado por el Consejo de Ministros que el anteproyecto continuase con los ulteriores trámites previstos en la normativa en vigor, en particular, con las consultas, dictámenes e informes legalmente preceptivos y los que resulten convenientes, el texto fue remitido al Consejo General del Poder Judicial, al Consejo Fiscal, a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y al Consejo de Estado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 12

El Consejo de Estado, último órgano en informar, oídas las alegaciones de las entidades que habían solicitado trámite de audiencia, el 29 de enero de 2015, acordó aprobar por unanimidad el texto del anteproyecto de ley sometido a su consideración y junto con los cambios sugeridos lo devolvió al Gobierno para la culminación de los trámites pertinentes.

Sobre estas observaciones así como sobre aquellas formuladas por los demás órganos consultivos, la Comisión de Codificación preparó un nuevo texto que entregó al Ministro Catalá en marzo de 2018. A partir de ese momento, no existe ningún tipo de impedimento para que el Ministerio proceda a redactar el proyecto de ley correspondiente, lo eleve al Consejo de Ministros y previa su aprobación sea remitido a las Cortes para dar comienzo así al procedimiento legislativo.

Es indiscutible, la enorme trascendencia que este cuerpo de leyes tendrá para el crecimiento económico de nuestro país. En todo el territorio nacional deben existir unas mismas reglas para todos los participantes del mercado. La unidad de mercado, además de ser una exigencia constitucional, es fundamental desde el punto de vista económico. Dicha unidad simplifica el funcionamiento en el mercado de los operadores jurídicos nacionales e internacionales, favorecerá la seguridad jurídica e incentivará la confianza de los inversores extranjeros.

En fin, los operadores jurídicos se enfrentan hoy a una economía global cada vez más digitalizada y a un mercado nacional en creciente fragmentación. La falta de una norma unificada que confiera las herramientas jurídicas para enfrentarse a la primera cuestión y que ponga freno a la segunda impacta e impactará negativamente en la economía española.

Por ello, es muy urgente que el vigente Código de Comercio de 1885 sea renovado y que se inicie, sin pérdida de tiempo, el proceso legislativo para la publicación de un nuevo Código que dote a los operadores jurídicos de los instrumentos para enfrentarse al mercado del siglo XXI.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario VOX presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a remitir a las Cortes un Proyecto de Ley del Código Mercantil.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de septiembre de 2019.—**Francisco Javier Ortega Smith-Molina, José María Figaredo Álvarez-Sala e Ignacio Gil Lázaro**, Diputados.—**Macarena Olona Choclán**, Portavoz del Grupo Parlamentario VOX.

Comisión de Interior

161/000180

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 al desarrollo del Protocolo de actuaciones firmado el 4 de abril de 2018 por el Ministerio del Interior y el Ayuntamiento de Roquetas para la nueva ubicación del Cuartel de la Guardia Civil, para su debate en la Comisión de Interior.

Exposición de motivos

El Municipio de Roquetas de Mar, provincia de Almería, tiene una extensión aproximada de 60 km² y cuenta con una población de más de 100.000 habitantes según los datos del padrón municipal, llegando a superar los 200.000 en los meses estivales. Cuenta, además, con una población inmigrante procedente de más de 100 países que representa el 45 % del total. Y tiene, como última característica, a sus habitantes distribuidos en ocho entidades o núcleos de población.

Corresponde a la Guardia Civil la prestación, a través del puesto principal existente en el mismo, de los servicios públicos de seguridad ciudadana y de protección de los derechos y libertades, precisando

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 13

para ello disponer de los recursos humanos y de las infraestructuras y medios adecuados, en función de las características propias del municipio de Roquetas.

Tanto el Ministerio del Interior como el Ayuntamiento consideraron necesario poner en marcha mecanismos de colaboración orientados a resolver los problemas que tanto en materia de recursos humanos como de infraestructuras tiene planteados el puesto principal de la Guardia Civil de Roquetas de Mar y que, sin duda, podría redundar en la mejora de la calidad de los servicios públicos a los habitantes de Roquetas de Mar.

Para cumplir estos objetivos, el pasado 4 de abril de 2018 el Ministerio del Interior y el Ayuntamiento de Roquetas de Mar firmaron un Protocolo de actuaciones para la ubicación de las dependencias oficiales del Cuartel de la Guardia Civil y el incremento de efectivos.

La incorporación de nuevos efectivos, aunque sin concluir totalmente, se ha ido materializando conforme a las previsiones contenidas en el Protocolo; crecimiento que ha mejorado la seguridad en el municipio, habiéndose producido un descenso en el número de delitos registrados.

El Ayuntamiento de Roquetas de Mar ha cumplido las obligaciones contenidas en el Protocolo y está en condiciones desde hace meses de llevar a cabo las actuaciones necesarias que hagan posible la nueva ubicación de las dependencias del Cuartel de la Guardia Civil. Sin embargo, no se ha producido todavía la firma del Convenio que ha de posibilitar la ejecución del Protocolo firmado en abril de 2018 y con ello la reubicación de las dependencias oficiales del puesto principal de la Guardia Civil.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno al desarrollo del Protocolo de actuaciones firmado el 4 de abril de 2018 entre el Ministerio del Interior y el Ayuntamiento de Roquetas de Mar (Almería) para la ubicación de las dependencias oficiales del Cuartel de la Guardia Civil y el incremento de efectivos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de septiembre de 2019.—**Juan José Matarí Sáez y Javier Aureliano García Molina**, Diputados.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Comisión de Fomento

161/000156

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esta Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley para la elaboración de un atlas sobre políticas públicas para el desarrollo de un Estado social, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La adopción de medidas dirigidas a garantizar la cohesión social es una prioridad política que está impulsando el Gobierno para responder a la demanda de la sociedad española para conseguir un Estado social justo.

El actual Gobierno ha iniciado con firmeza el camino hacia un desarrollo social inclusivo, resultando muy conveniente instrumentar medios para medir el avance de las políticas públicas de carácter social más relevantes, con objeto de poder evaluar el impacto generado y poder modificar, en su caso, las medidas implantadas, así como adoptar nuevas medidas sociales.

En este sentido, los mapas y gráficos elaborados con los indicadores más significativos, obtenidos de los organismos y unidades estadísticas oficiales, son una herramienta fundamental para conocer la situación y la evolución de los diferentes aspectos sociales. Los mapas sobre los retos de mejora social, como la situación de los hogares, la dependencia, la desigualdad entre mujeres y hombres, la sanidad, la educación, las pensiones, el medio ambiente o la investigación, permiten una comprensión inmediata y

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 14

eficaz de cada uno de los temas. La representación gráfica de la realidad supone una abstracción de los factores que influyen en un determinado fenómeno social y facilita la estimación de las causas y la propuesta de las medidas que deben ser planificadas e implantadas.

Los principales temas para desarrollar deben ser los 14 puntos del Acuerdo alcanzado para los Presupuestos Generales del Estado de 2019: Presupuestos para un Estado Social:

1. Pensiones.
2. Blindaje de nuestro Estado del bienestar, incluyendo sanidad, educación y dependencia.
3. Vivienda.
4. Empleo.
5. Autónomos.
6. Ayudas a las familias.
7. Ciencia e innovación.
8. Feminismo.
9. Gobierno rural para la reversión del abandono rural.
10. Transición energética.
11. Calidad democrática.
12. Cultura (gasto de las administraciones y de los hogares).
13. Protección de la ciudadanía frente a los juegos de azar.
14. Fiscalidad (ingresos para el refuerzo del bienestar).

Para evidenciar esta evolución y, a la vez, tener la capacidad de transmitir esta realidad en un formato accesible para toda la ciudadanía, se considera que el instrumento óptimo es un atlas, que crea un hilo narrativo a través de mapas, gráficos, textos y otros elementos visuales, que dan razón de la realidad.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Fomento, a través del Instituto Geográfico Nacional, a confeccionar anualmente una separata del Atlas Nacional de España denominado Atlas de Políticas Públicas Sociales con los principales indicadores a este respecto desagregados por comunidades autónomas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de septiembre de 2019.—**César Joaquín Ramos Esteban**, Diputado.—**Rafael Simancas Simancas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/000157

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esta Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley sobre el acceso al Hospital de la Marina Baixa desde la Circunvalación de La Vila Joiosa N332, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El Congreso de los Diputados aprobó el 25 de marzo una Proposición no de Ley del Grupo Socialista en la que se instaba al Gobierno a realizar el estudio informativo sobre la creación de un acceso desde la N332 Circunvalación de La Vila Joiosa al Hospital de la Marina Baixa, una vez la Generalitat Valenciana realizara la oportuna planificación y ordenación del entorno del hospital. Esa planificación y ordenación nunca se hizo, ya que incluso se negaba la posibilidad de que se requiriera una ampliación del hospital y de que fuera necesario ampliar las zonas de aparcamiento.

Y es que la falta de aparcamiento público provocaba que los vehículos se estacionaran a lo largo del actual acceso, el único, que es desde la carretera N332A, y en los caminos colindantes de la Circunvalación, donde deberían construirse los accesos directos desde la Circunvalación. Por tanto, la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 15

Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana no podía seguir con la tramitación de esta actuación.

En abril de 2015, la Generalitat Valenciana seguía negando la necesidad ampliar el hospital y su zona de aparcamiento o de la mejora de la urbanización del entorno, alegando que no tenía peticiones al respecto.

El Grupo Parlamentario Socialista mantuvo reuniones con representantes sindicales en el propio Hospital en varias ocasiones y en todas ellas se les trasladaban las iniciativas presentadas en el Congreso de los Diputados para exigir este acceso directo, que incluyeron sucesivas enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado de 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018.

Con la elección de un nuevo Consell tras las elecciones de 2015, la Generalitat Valenciana empieza a planificar la ampliación del Hospital de la Marina Baixa y la mejora de la accesibilidad al hospital con la urbanización del aparcamiento para adecuarlo a las nuevas dimensiones.

Pese a este cambio en la posición de la Generalitat Valenciana, el Gobierno de España no retomó el expediente para la mejora del acceso al hospital desde la Circunvalación.

Y ello pese a que el propio Grupo Socialista presentó una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado de 2016 para introducir una consignación presupuestaria, que fue rechazada por el Grupo Parlamentario del PP.

Al proyecto de Ley de Presupuestos Generales de 2017 se presentan varias enmiendas para introducir la oportuna consignación, incluida una del Grupo Socialista. Finalmente, se introduce una partida del Grupo de Ciudadanos, quien conjuntamente con el Grupo del PP rechazan la enmienda del PSOE.

En 2017, aun sabiendo que se iban a ejecutar por parte de la Generalitat Valenciana los cambios en la urbanización y aparcamientos que se requerían para realizar el acceso desde la circunvalación, el Gobierno de España no ejecutó esa partida. El proyecto de Presupuestos Generales del Estado de 2018 sí incluía una partida, pero en junio de 2018 aún no se había tomado ninguna decisión para retomar el expediente.

El 2 de junio tomaba posesión un nuevo Presidente del Gobierno y se establecía un nuevo Gobierno.

La Junta de Personal empezó una campaña de adhesiones para pedir que se iniciaran los trámites para crear el acceso. Entre otras medidas, incluyeron un escrito al Ministro de Fomento.

El nuevo Gobierno, a través del Ministro de Fomento, ya ha comunicado a la Junta de Personal que va a iniciar los trámites para la construcción del acceso al hospital.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta para su debate y aprobación la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Continuar con el procedimiento de licitación del contrato de servicios para la redacción del proyecto “mejora de la capacidad, funcionalidad y accesibilidad de la carretera N332, tramo La Vila Joiosa Norte-Benidorm Sur”.

2. Recopilar y analizar los datos necesarios para definir las distintas opciones viables que permitan el aumento de capacidad y la mejora de la funcionalidad y accesibilidad en el tramo considerado de la N332, contemplando la construcción de un nuevo acceso a distintos niveles desde la N332, variante de La Vila Joiosa, al centro sanitario Hospital de la Marina Baixa situado en el entorno del P.K. 141+300, margen izquierda.

3. Contar con las aportaciones que pudieran realizar la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de La Vila Joiosa.

4. Una vez se formalice el contrato, redactar el proyecto, supervisarlo y aprobarlo, procediendo a la licitación de las obras.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de septiembre de 2019.—**César Joaquín Ramos Esteban**, Diputado.—**Rafael Simancas Simancas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 16

161/000170

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, a través de su Portavoz, Yolanda Díaz Pérez, 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 en la Comisión de Fomento, relativa a la recuperación efectiva de la zona ocupada por el antiguo muelle carbonero de Ferrol.

Exposición de motivos

La desindustrialización de las comarcas de Ferrol, Eume y Ortegal, generó un gran impacto entre la población. En este contexto, se construyó en la pasada década el denominado «puerto carbonero» de la ría de Ferrol. Su actividad, como ilustra su denominación coloquial, fue sustentada por la descarga de carbón no nacional con destino a las centrales térmicas de carbón.

El puerto ha sido noticia en los últimos tiempos, al hacerse eco numerosos medios de comunicación de que la Autoridad Portuaria ha llevado a cabo trabajos relativos a la pavimentación, sin que conste que la Autoridad Portuaria haya confirmado un interés específico por parte de ninguna empresa. La superficie del muelle se cifra en alrededor de 45.000 metros cuadrados. En concreto, la gran extensión del muelle y sus 14 metros de calado han tenido y tienen un impacto enorme sobre la ría de Ferrol. No en vano, su construcción supuso una gran ocupación de la ría, con una superficie de relleno muy importante, afectando de forma determinante a toda la zona. La utilización del puerto interior con otros fines para los que no fue diseñado, supondría un duro golpe para la regeneración de la ría, ya que es este el momento idóneo para tomar decisiones que faciliten la regeneración ulterior de esta ensenada.

La afectación, en su momento, abarcó a los bancos marisqueros de la ría y a la dinámica de corrientes propia de la misma. Además de ello, la contaminación aumentó en la zona y amplias zonas naturales quedaron devastadas, incluidas las playas. El puerto interior causa a su vez un enorme impacto ambiental y paisajístico y debe ser recuperado y repuesto a la situación anterior, retirando el relleno de la ría y el impacto de navegabilidad en la ensenada.

Es importante resaltar que con posterioridad a la construcción del puerto interior, se proyectó y ejecutó el denominado puerto exterior de Ferrol, hacia el cual se trasladó la actividad carbonera existente en el puerto el cese de la actividad en el antiguo «puerto carbonero» decayó. Una de las principales motivaciones para la construcción del mismo fue precisamente poder eliminar el puerto interior. Es incuestionable, por tanto, que la permanencia del puerto interior ha dejado una hipoteca a la ciudadanía de las comarcas circundantes y para la biodiversidad de la ría, puesto que la actividad carbonera cesó en el puerto interior, pero no así el impacto ambiental y el destrozo producido por el mismo.

Por todo ello, es necesario impulsar la recuperación efectiva de la zona ocupada por el antiguo muelle carbonero de Ferrol. Restituir las condiciones preexistentes de la ría debiera ser una prioridad política tanto para la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, como para la Xunta de Galicia y el Gobierno del Estado.

La recuperación del espacio ocupado por el puerto carbonero generaría un círculo virtuoso para la economía de la zona, según el cual se generaría empleo en tres polos principales. En primer lugar, en lo que al número de mariscadores se refiere, al aumentar el área de marisqueo; en segundo lugar, al aumento de la navegabilidad y mantenimiento de la ría y, finalmente en las actividades propias del levantamiento del relleno que ocupa actualmente el muelle.

Es importante resaltar que la restricción a la navegabilidad y el saneamiento de la ría afecta también a la salud pública, en tanto en cuanto la calidad de sus aguas impacta directamente sobre el marisco de la zona. Sin duda, normalizar el tránsito de corrientes en la zona haría disminuir la contaminación.

De lo expuesto, se concluye que el puerto interior de Ferrol debe ser suprimido para que se vuelva a permitir que la ría de Ferrol constituya un espacio público marítimo, que se convierta en un lugar de ocio para los ciudadanos, para dinamizar la economía de la zona y para dejar la ría en una situación semejante a la que se encontraba antes de la construcción del referido puerto.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en colaboración con la Xunta de Galicia y la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, inicie los trámites necesarios para el levantamiento del Puerto Interior de Ferrol, también conocido como “muelle carbonero”, cumpliendo con los siguientes requisitos:

1. Restituir el espacio que ahora ocupa a su situación anterior.
2. Normalizar el tránsito de corrientes, reduciendo la contaminación de la ría de Ferrol.
3. Devolver a la ciudadanía el espacio de dominio público como lugar de ocio.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Yolanda Díaz Pérez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

161/000174

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del Diputado Joan Baldoví Roda, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para la modificación del Decreto Legislativo 2/2011, por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

En las últimas décadas hemos visto como la original relación entre puerto y ciudad ha ido experimentando grandes cambios. Los desarrollos inmobiliarios transformaron nuestros puertos históricos, donde convivían usos tradicionales como la pesca, actividades portuarias residuales y usos intensivos (la náutica popular, las golondrinas, las zonas de baño o el paseo).

En concreto, a partir de la década de los años ochenta, los puertos dejaron de ser puertos fluviales o dársenas interiores protegidas por diques de abrigo, cercanos a la ciudad y rodeados de barrios marineros, para convertirse de manera hegemónica en almacenes de contenedores. Así pues, los puertos históricos protagonizaron procesos desiguales de renovación urbana que fueron expulsando los usos portuarios, pesqueros e industriales para fomentar una economía terciaria basada en el ocio y el consumo.

Estos cambios produjeron tal transformación que pasaron a ser, en la gran mayoría de las ocasiones, una recurrente fuente de conflictos, tanto entre Administraciones como a escala vecinal. En la mayoría de los casos, dichos conflictos ocurren cuando los puertos crecen hasta colindar sus instalaciones industriales y de almacenamiento de contenedores con los barrios tradicionales portuarios. Dicha transformación se entronca con la tradición central de la gestión española en materia de puertos, por la cual las Juntas de Obras se fueron convirtiendo en Autoridades Portuarias, y se fue sustrayendo la gestión que las autoridades locales desempeñaban. De este modo, a día de hoy, las Autoridades Portuarias han quedado configuradas como espacios de gestión ajenos a la gobernanza municipal que no deben rendir cuentas ante los gobiernos locales.

La Constitución Española contempla en su artículo 149.1.20 la reserva de la Administración General del Estado la competencia sobre los puertos de interés general, que la Ley de Puertos del Estado enumera explícitamente. De esta manera la legislación en materia portuaria, Decreto Legislativo 2/2011 por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, TRLPEMM, concede manga ancha a las Autoridades Portuarias para autorizar actividades y otorgar concesiones en su ámbito, siendo en cambio enormemente restrictiva para implantar determinados usos urbanos y ciudadanos.

El resultado de todo ello es que, actualmente, la Administración General del Estado puede delimitar suelo, definir su régimen de usos, afectar y desafectar espacios de manera unilateral y vaga transparencia en los procesos de toma de decisiones. De tal manera, las Autoridades Portuarias han adquirido unas competencias sobre una serie de espacios o actividades sin apenas contrapesos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 18

Este es el caso de lo que ocurre con la ampliación del puerto de València, en la que la Autoridad Portuaria sacó, en abril de 2019, a licitación un proyecto sustancialmente diferente al que se había hecho público en 2001. El objetivo del nuevo plan es dedicar toda la ampliación norte al tráfico de contenedores y la reubicación de la actual terminal de cruceros que supondría una concesión administrativa de treinta y cinco años para la ocupación de 4.700 metros a manos de una empresa privada.

El exceso en la acumulación de competencias por parte de la Autoridad Portuaria son causantes de la falta de transparencia y la nula participación de las Administraciones locales, vecinales y sociales sobre el nuevo proyecto de la ampliación del puerto de València; todo ello ha condicionado a una ciudad que pretende que el puerto sea una parte integral de la ciudad. A todo ello, se le añade la ausencia en la concreción y conclusiones fehacientes de los efectos positivos que la ampliación propuesta reportaría sobre la economía y el empleo valenciano.

Llama la atención que, en un momento de emergencia climática como el que nos encontramos, no se haya tenido en cuenta las repercusiones y el impacto ambiental en las playas del sur de la ampliación del Puerto de Valencia. Un proyecto que generará un gran impacto sobre la gestión de los residuos generados por los barcos, la cualidad del aire, los fondos marinos, la fachada litoral con la erosión de las playas del sur de la ciudad y la salinización del Parque Natural de la Albufera. Con especial preocupación atendemos a la última licitación realizada por la AVP para encargar la catalogación del material que se extraerá en las prospecciones de dragado y que, según informan, son necesarias para llevar a cabo la ampliación de la nueva terminal norte de contenedores del puerto de València.

En Compromís, entendemos que los puertos históricos son ciudad y, por ello, consideramos necesario aprovechar su valor público y productivo implicando a toda la ciudadanía en la toma de decisiones, colaborando entre instituciones, recuperando el espacio público y manteniendo la gestión pública de los activos para impulsar el desarrollo urbano sostenible y la prosperidad inclusiva.

Por todo ello, presentamos la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso insta al Gobierno a modificar el Decreto Legislativo 2/2011, por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, que permita:

1. Incorporar las recomendaciones de la agenda AIVP 2030 relativas a la interacción puertos-ciudad, para humanizar y democratizar los puertos, que genere espacios de interrelación, movilidad sostenible y conectada con la ciudad, energías limpias, economía sostenible y protección de la salud de las personas y el planeta, como ejes básicos.

2. Una gestión transparente y multilateral en la toma de decisiones, en la que la Administración local y la autonómica, como titulares de la competencia en materia de ordenación del territorio, hayan de aprobar con la Administración General del Estado, la afección, desafectación, ampliaciones y modificaciones del entorno portuario que le atañe, así como autorizar, regular, y gestionar los espacios y usos que se encuentren fuera del ámbito estricto de la competencia exclusiva estatal.

3. Democratización del espacio, incorporando la ciudadanía y a sus representantes en los consejos y espacios de decisión del diseño de planes estratégicos y de interacción con las ciudades.

4. Una definición objetiva y más concreta del concepto de interés general aplicado a los ámbitos estrictamente portuarios (actividades industriales, comerciales, logísticas y de tráfico de pasajeros) y que tenga en cuenta su relación con el urbanismo y la ordenación del territorio.

De manera urgente:

5. Paralizará la ampliación del puerto de València y de los trabajos de dragado puestos en marcha por la Autoridad Portuaria de Valencia.

6. Emitirá una Evaluación de Impacto Ambiental que permita evaluar de forma fidedigna los posibles efectos negativos del nuevo proyecto de ampliación.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Joan Baldoví Roda**, Diputado.—**Laura Borràs Castanyer**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 19

161/000186

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 declaración de Obligación de Servicio Público en el servicio ferroviario de Cercanías en el Valle del Guadalquivir (Córdoba), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El tren de cercanías se considera de vital importancia para la economía y el desarrollo del Valle del Guadalquivir cordobés, incluida la capital de la provincia. Tanto para el desarrollo del sector turístico como para el comercio y la agricultura y evidentemente para el bienestar de los ciudadanos de poblaciones que, desde Palma del Río hasta Villa del Río, también tienen derecho a transporte público, para poder desplazarse a la capital y viceversa. Este es el caso de los cientos de estudiantes que en estas poblaciones se tienen que desplazar hasta Córdoba para cursar sus estudios universitarios. Además, son miles los desplazamientos por carretera que se podrían evitar con un buen servicio de cercanías. Ello redundaría, por un lado, en la seguridad vial y en evitar accidentes, y por otro, con las miras puestas en las exigencias y compromisos por el cambio climático, una minoración considerable de las emisiones de CO₂.

Valga para avalar lo anteriormente señalado que existen más de 1.000 estudiantes matriculados en la Universidad de Córdoba de los municipios del Valle del Guadalquivir, ello sin contar los que están matriculados en los diversos ciclos formativos en los distritos Centro de Córdoba capital. Por otro lado, en el eje de carreteras del Valle del Guadalquivir, solo contando los desplazamientos de la A-431 y los que se desarrollan por la A-4, sin tener en cuenta otras vías de comunicación que llegan hasta Córdoba capital, el flujo diario de vehículos es de más de 60.000. Traducido a emisiones esto significa más de 290 toneladas de CO₂ diarias.

Todos son factores positivos para un servicio que se lleva demandando sin respuesta desde hace décadas por los ciudadanos de estas poblaciones del Valle del Guadalquivir cordobés y que en reiteradas ocasiones ha sido solicitado por el Grupo de Desarrollo Rural del Medio Guadalquivir.

La puesta en marcha no supondría una inversión excesiva, pues la línea férrea existe y está en funcionamiento y prácticamente todas las estaciones existen y muchas de ellas en funcionamiento.

Este servicio no solo sería un beneficio para los habitantes de los municipios del Valle del Guadalquivir que están en el eje ferroviario, sino también de todos los municipios aledaños. Por tanto, se hablaría de incrementar el servicio de cercanías que existe en la realidad en Córdoba y tendría a más de 400.000 personas potencialmente beneficiadas por este servicio, sin contar los flujos que se pueden inducir en visitantes que por motivos turísticos puedan utilizar este medio de transporte.

La puesta en funcionamiento de este servicio también supondría un fuerte empuje económico para la provincia en general contando con unas infraestructuras mucho mejores, que ayudarían a que el turismo siga creciendo como motor clave para el desarrollo de la capital y del eje del Valle del Guadalquivir.

Para el caso en el que hablamos, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario prevé en su artículo 59 la posibilidad de declaración por parte del Gobierno de la Nación, que la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario de competencia estatal sobre las líneas o los tramos que integran la Red Ferroviaria de interés General quede sujeta a obligaciones de servicio público. Dicha declaración trae como consecuencia la compensación del déficit que pueda sufrir el operador que explota el servicio.

La respuesta del Gobierno a la pregunta formulada sobre las previsiones de declarar la Obligación de Servicio Público con respecto al servicio de Cercanías entre Palma del Río y Villa del Río ha sido negativa, asegurando el Ejecutivo que no se tiene prevista ninguna modificación de los servicios de Cercanías declarados como obligaciones de servicio público.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 20

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a declarar la Obligación de Servicio Público del servicio ferroviario de Cercanías, entre las localidades cordobesas de Palma del Río y Villa del Río, de conformidad con lo previsto en el artículo 59 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de septiembre de 2019.—**Andrés Lorite Lorite**, Diputado.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000189

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 conversión en autovía de la carretera N-432 Badajoz-Córdoba-Granada, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La conversión en autovía de la N-432 es una reivindicación histórica de las administraciones locales, provinciales e incluso regionales, así como una exigencia de los miles de ciudadanos que transitan por la misma.

Esta vía de comunicación supone una de las principales conexiones en el Sur de nuestro país uniendo provincias como Badajoz, Córdoba, Jaén y Granada, convirtiéndose en una arteria principal de comunicación de varias comarcas cordobesas.

Podríamos hablar de este proyecto desde hace muchos años y cómo se ha ido yendo al traste por decisiones técnicas en algunos momentos y decisiones políticas en otros. Pero lo que sí es real y de suma importancia, es que no es hasta el año 2018, con unos presupuestos del Gobierno de Mariano Rajoy, cuando se presupuestan 3 millones de euros para la conversión de la N-432 en autovía A-81. Hoy, dichos Presupuestos Generales del Estado están aún en vigor al haber sido prorrogados y la única realidad presupuestaria en cuanto a lo que respecta a la conversión en autovía de la carretera N-432 es que no se han ejecutado los fondos consignados para tal fin.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a la ejecución inmediata de las partidas consignadas en el anexo de inversiones del Ministerio de Fomento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 (hoy prorrogados) relativas a la conversión en la autovía A-81 de la actual carretera N-432.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de septiembre de 2019.—**Andrés Lorite Lorite**, Diputado.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000190

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 aumento y mejora del servicio ferroviario en la Estación de Villanueva de Córdoba-Los Pedroches, para su debate en la Comisión de Fomento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 21

Exposición de motivos

La conexión entre territorios de la provincia de Córdoba con el resto de España es de suma importancia para el desarrollo económico de los municipios, la generación de empleo y el incremento del turismo.

A tal fin, el Gobierno del Partido Popular en marzo de 2014 puso en marcha la Estación de alta velocidad de ADIF en la estación de Villanueva de Córdoba-Los Pedroches, dando servicio a trenes de Alta Velocidad y Larga Distancia tras años de demandas de instituciones públicas y plataformas ciudadanas.

En la actualidad se dispone de 3 trenes por sentido que permiten viajar de forma directa entre Villanueva de Córdoba-Los Pedroches y Algeciras, Villanueva de Córdoba-Los Pedroches y Madrid, Villanueva de Córdoba-Los Pedroches y Sevilla o Villanueva de Córdoba-Los Pedroches y Córdoba. Realizando trasbordo en otras estaciones, desde Villanueva de Córdoba-Los Pedroches se puede llegar a diferentes destinos como Barcelona-Sants, Lérida y Toledo.

Desde las distintas administraciones públicas, como también por parte de diferentes organizaciones sociales y agentes económicos y sociales, se ha reivindicado en multitud de ocasiones al Ministerio de Fomento, la necesidad de aumentar el número de paradas en cada sentido por la demanda existente; a esto se une el cupo establecido para la venta de billetes de trayectos con origen en la Estación de Villanueva de Córdoba-Los Pedroches a limitación impuesta en la referida estación en cuanto al número de billetes de tren que se venden para realizar viaje desde allí.

El Gobierno al ser preguntado sobre sus previsiones en cuanto al aumento del número de trenes AVE que hacen parada en la Estación de Villanueva de Córdoba-Los Pedroches, así como sobre sus previsiones sobre la eliminación del cupo establecido para la venta de billetes con origen en la referida estación, contesta de manera clara y rotunda que los servicios que existen «satisfacen la demanda existente» y por tanto no se prevén acometer mejoras de ninguna índole.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a ampliar el número de trenes que realizan parada en la Estación de Villanueva de Córdoba-Los Pedroches y a eliminar el cupo establecido para la venta de billetes de trenes con origen en la referida estación.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de septiembre de 2019.—**Andrés Lorite Lorite**, Diputado.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000191

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 el Plan de Vías de Gijón, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

En septiembre de 2002, durante el Gobierno del Partido Popular en España, el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Gijón firman el convenio para la supresión de la barrera ferroviaria y la integración del ferrocarril en Gijón. Tan solo dos meses después se constituye la sociedad Gijón al Norte, integrada por las tres administraciones firmantes (con una participación en el capital del 50 % la AGE, un 25 % el Principado Asturias y un 25 % el Ayuntamiento), y con el objetivo de gestionar el desarrollo urbanístico de la zona afectada, además de promover y ejecutar las obras de infraestructuras correspondientes a las entonces estaciones de Jovellanos y El Humedal.

La intervención prevista se resumía en los siguientes pasos: soterramiento de las instalaciones ferroviarias desde el barrio de Moreda hasta El Humedal (Centro), liberación y urbanización de la totalidad de los terrenos ferroviarios, y construcción de una nueva Estación intermodal en el Humedal, que integraba ferrocarril y autobuses.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 22

Además, a finales de 2003, durante el mandato del Partido Popular, se comenzó a construir el llamado túnel del metro-tren, que permitía la penetración del ferrocarril de cercanías en la ciudad, al comunicar la futura estación intermodal de El Humedal, con una estación final en la glorieta de Viesques y dos intermedias en Begoña y El Bibio.

En junio del año 2005, las tres administraciones, ya entonces con gobiernos del Partido Socialista en todas ellas, deciden modificar radicalmente el proyecto:

- Prolongar el túnel desde Viesques hasta el Hospital de Cabueñes.
- Construir otras dos estaciones: en el campus y el hospital.
- Cambiar su trazado urbano y sustituyendo la estación de Begoña por otra en la Plaza de Europa.
- Modificar la ubicación intermodal, trasladándola desde El Humedal hasta la zona de Moreda.
- Convocar un «concurso internacional de ideas» para urbanizar el terreno que quedaría liberado por las vías.

En relación al desarrollo urbanístico, la tramitación de sucesivos planes generales y su anulación judicial posterior complicaron el desarrollo del proyecto urbano ganador que, por si fuera poco, resultaría parcialmente fallido debido a los cambios y modificaciones que forzó la presión vecinal a raíz de la polémica relacionada con la altura e impacto de los edificios-torre previstos.

Finalmente, en febrero de 2008 se presentó el diseño que se decía definitivo, incluyendo los cambios anteriores, construyendo una estación provisional en Sanz Crespo, triplicando el coste del proyecto inicial (306 millones), y sobre todo habiendo perdido unos años cruciales para su ejecución, la crisis internacional ya condicionaba todos los grandes proyectos de inversión.

Con unas plusvalías urbanísticas casi inexistentes debido a la crisis, con una serie de torpezas municipales en los sucesivos planes urbanos anulados judicialmente, con unos presupuestos de las AA. PP. centrados en otras prioridades, y con grandes recortes en las inversiones públicas, la obra languideció.

Se concluyó la infraestructura del túnel del metro-tren (solo el túnel), se derruyeron finalmente las dos estaciones que operaban en aquel momento —la de Jovellanos (largo recorrido) y la de El Humedal (cercanías)—, y se concentró todo el tráfico ferroviario de Gijón en una estación «provisional», pequeña, incómoda, mal ubicada, sin futuro, sin proyecto y sin viabilidad. Lo que ya podía ser un proyecto en ejecución se había convertido en un gran «solarón», en una estación ferroviaria «provisional», y una inexistente estación de autobuses. Algo incomprensible para una ciudad de casi 300.000 habitantes. El proyecto estuvo semiparado en años sucesivos porque se supeditaba el desarrollo del proyecto a la financiación que aportaría la venta de las parcelas del «solarón». Sin embargo, mantuvo la Sociedad Gijón Al Norte y por tanto el proyecto. En otras ciudades sencillamente se liquidaron las sociedades instrumentales y se renunció al proyecto de integración ferroviaria que tuviesen proyectado.

El Gobierno central del PP, en septiembre de 2015 y en forma de autoenmienda del PP a los Presupuestos Generales del Estado, se compromete a aportar 26 millones de financiación pública (suficientes para gastos preparatorios y para la licitación de un proyecto constructivo).

Así mismo, el Gobierno del PP sigue trabajando en el proyecto y, tras varios encuentros entre la Alcaldía y el Ministerio, se concluye un gran acuerdo para redactar, por fin, un primer proyecto constructivo de integración ferroviaria. El diseño planteaba respuestas a la movilización ciudadana de ese mismo año:

- Recuperar la centralidad de la estación, que aunque ya no podía ser en El Humedal (el túnel del metro-tren ya había cambiado de trazado), se ubicaría a la altura del Museo del Ferrocarril.
- Conexión con el túnel del metro-tren.
- Mantenimiento del carácter intermodal de la estación.
- Soterramiento de las vías hasta la estación provisional.

En el Consejo de Administración de diciembre de ese mismo año se aprueba por mayoría un acuerdo que recoge todos estos requisitos. Los representantes del Principado de Asturias (PSOE) y el representante del Ayuntamiento de Gijón (PSOE) votan en contra, al mismo tiempo cuestionan la legalidad del acuerdo tomado por problemas de forma en la convocatoria del Consejo de Administración, a su juicio, sin el suficiente plazo. Este acuerdo se ratificaría en marzo de 2016, con el mismo resultado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 23

Solo quedaba pendiente la financiación del proyecto, descartadas las plusvalías urbanísticas (por muy insuficientes), la financiación pública se hacía imprescindible. Los 26 millones comprometidos en los PGE no estaban pensados, obviamente, para financiar la obra de construcción del proyecto.

La respuesta la planteó el Ministro de Fomento del Partido Popular en su visita a Gijón el 21 de enero de 2017. Comprometiendo la financiación pública necesaria para pagar los importes del proyecto que no pudieran ser financiados con las plusvalías. Lógicamente esta financiación pública lo habría de ser de las tres Administraciones, en la medida de su participación en el capital de la sociedad Gijón al Norte. Además, esta financiación habría de ser 100 % autonómica en el caso de la inversión de la estación de autobuses. Además, amplió el soterramiento hasta el barrio de Moreda, dando satisfacción a los vecinos.

Tras el compromiso ministerial, el Ayuntamiento de Gijón (de hecho lo había manifestado con anterioridad) también se comprometió a aportar la parte correspondiente del total de la inversión.

De la misma manera el Consejo de Administración, y finalmente el Principado, también ratificaron el proyecto.

Solo restaba que el Consejo de Ministros ratificase el Convenio del Plan de Vías para asegurar en los Presupuestos Generales del Estado (y del resto de Administraciones) los 814 millones de financiación.

En junio de 2018, justo cuando estaba listo para su ratificación, el PSOE saca adelante la moción de censura. Todo queda suspendido.

Desde el primer momento, el gobierno del PSOE paraliza la ratificación del Convenio (por parte del Consejo de Ministros) amparándose en cuestiones burocráticas.

Introduce cambios menores en el Convenio para seguir ralentizando la firma del mismo, de hecho ha sido necesario que el Pleno Municipal ratifique de nuevo el convenio (a raíz de los últimos cambios).

Siguen adelante con las obras auxiliares, programadas por el PP, relacionadas por ejemplo con el vaciado de agua del túnel del metro-tren. Licitó el Estudio Informativo de la estación intermodal, estudiando dos posibles alternativas a la misma: en el Museo del Ferrocarril (opción PP y Foro), y en Moreda (opción PSOE e IU).

Esto deja abierta la posibilidad a la pérdida de la centralidad de la futura estación intermodal, pues la opción del Museo del Ferrocarril aporta centralidad, pero encarece la obra y obviamente el resultado del Estudio Informativo será que es más viable (técnica y económicamente) la estación en Moreda.

El cronograma del Gobierno del Partido Popular salta por los aires. El PP había planteado un estudio Informativo en paralelo al Proyecto Constructivo, y sobre todo, se había tomado la firme decisión de construir la estación en el Museo del ferrocarril, al margen del resultado del Estudio Informativo.

La licitación ya la había dejado dotada y prevista con INECO el Gobierno del PP (marzo 2018), y hubiese sido un trámite más porque ya se había anunciado la voluntad política de iniciar paralelamente el proyecto constructivo en el Museo del Ferrocarril. Es decir, la licitación del proyecto constructivo con las dos alternativas la preparó el PP, pero su uso para romper el consenso de la ubicación, se le atribuye exclusivamente al gobierno del PSOE.

Esta es una clara estrategia dilatoria, supeditar el proyecto constructivo a los resultados de este Estudio Informativo, que al menos tendrá un plazo de dos años y que deja en el aire todo el proyecto.

A 1 de abril de 2019, el Convenio del Plan de Vías sigue sin ratificarse por parte del Consejo de Ministros.

Aunque se firmara justo antes de las elecciones (como arma electoral), puede ser papel mojado si posteriormente el gobierno prioriza la ubicación de Moreda para la Estación Intermodal.

Tal como parecía, cinco días antes de las elecciones generales se anuncia la firma del Convenio del Plan de Vías de Gijón que financiaría todo el proyecto, lo que a vista de cualquier ciudadano responde a un evidente cálculo electoralista.

Pasadas las elecciones locales y autonómicas, aflora nuevamente la pésima gestión de todos los gobiernos del PSOE: el Estudio Informativo (encargado por Fomento a la Ingeniería Pública INECO) se retrasa durante meses

La Secretaría General de Infraestructuras (durante el Gobierno del Partido Popular) encargó este trabajo a la consultora INECO con un detallado programa de trabajo de 24 meses, dividido en dos fases diferenciadas. El primer año entero, entre junio de 2018 y junio de 2019, debía dedicarse a la investigación geotécnica del terreno y la redacción del estudio propiamente dicha; y el segundo año, entre julio de 2019 y mayo de 2020, debía reservarse para someter el expediente a información pública e incorporación de alegaciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 24

A finales de junio, el gabinete del ministro en funciones, José Luis Ábalos, reconoce que la consultora contratada no lo tiene listo. Y no solo eso, sino que tampoco se aventura a dar fecha alguna sobre cuándo podrá estarlo.

Poco después, el Ministerio de Fomento del Partido Socialista remató sus despropósitos y desprecio por los ciudadanos de Gijón, y por ende de Asturias, afirmando que el estudio sobre la estación «puede reconsiderar» su ubicación.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en relación con el Plan de Vías de Gijón, cumpla los plazos, explique detalladamente las razones de los retrasos en su ejecución, y retome la propuesta del PP en relación con la elaboración en paralelo del proyecto constructivo de la estación intermodal a la altura del Museo del Ferrocarril.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de septiembre de 2019.—**Paloma Gázquez Collado**, Diputada.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000192

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 la conexión ferroviaria del Puerto de Motril, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

Hace más de un siglo nació un puerto singular, el Puerto de Motril, enclavado en un espacio único, en el Trópico de Europa, en la Costa de la provincia de Granada. Hace tan solo unos años, en el 2005, el Puerto de Motril conseguía ser Autoridad Portuaria propia, y desde entonces ha seguido creciendo, debido entre otros factores a su privilegiado enclave y a la mejora de las comunicaciones. Sin embargo, y pese a las mejoras más que notables, aún hay una asignatura pendiente con el Puerto de Motril: es el único puerto de interés general del Estado sin conexión ferroviaria.

El Puerto de Motril cuenta con unas instalaciones modernas y con inversiones en los últimos cinco años que superan los 20 millones de euros. Cuenta asimismo con una amplia Zona de Actividades Logísticas, que linda al norte con un proyecto de polígono industrial (PUE 1) cuya gestión corresponde a la Junta de Andalucía. Ambos espacios alcanzan el millón de metros cuadrados, y conforman uno de las oportunidades de crecimiento y empleo con más potencial del Sur de España. El Puerto goza igualmente de una cobertura intermodal nada desdeñable y su enclave no tiene par, pues se halla dentro de un nudo de comunicaciones terrestres y marítimas, en la ruta que conecta el Mediterráneo con el Atlántico. Su posición es estratégica, siendo la unión natural de la ruta con Melilla, prácticamente en navegación en línea recta. De igual manera, supone una buena alternativa a la ruta occidental de unión con África, más tradicional, y muchas grandes compañías se han dado cuenta de ello y han posado su vista en la dársena motrileña como clave de un espacio de su propio futuro.

Todo está aún por hacer y el Puerto de Motril ha de seguir en crecimiento sostenido; pero ha quedado demostrado —precisamente ahora que se van a cumplir los cuatro años de la puesta en marcha de la A7— que, cuando hay apoyo de la Administración central en forma de eficientes comunicaciones, el Puerto de Motril se convierte en un motor de valor añadido que dobla sus revoluciones y es capaz de generar empleo como el que más. En efecto, la llegada de la Autovía del Mediterráneo a la Costa Granadina ha servido para demostrar que el potencial de esta infraestructura portuaria no se puede aún medir; por lo que es indiscutido el hecho de que una conexión ferroviaria hacia la Costa de Granada hará de esta zona andaluza el espacio con más futuro de crecimiento económico y de empleo de todo el sur de Europa.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 25

Los datos que está arrojando la dársena motrileña en los últimos meses no hacen sino corroborar todos estos argumentos. En un comunicado transmitido a los medios de comunicación por la propia autoridad portuaria, los datos son contundentes: «El puerto de Motril vuelve a liderar el crecimiento acumulado de mercancías a nivel nacional hasta septiembre de 2018, según los últimos datos facilitados por el Organismo Público Puertos del Estado. Con una subida del 24,7 % Motril se sitúa 21,5 % puntos por encima de todos los recintos portuarios españoles. La media nacional fue del 3,1 %. Hasta septiembre de 2018, mes al que se refiere el informe de Puertos del Estado, por Motril ya habían embarcado y desembarcado 2,1 millones de toneladas de mercancías, más que durante todo el año pasado, con crecimientos en graneles sólidos y líquidos y mercancía general. Motril sigue también líder en exportaciones, con un crecimiento acumulado del 57 %, principalmente en los graneles sólidos y mercancía general. El tráfico ro-ro, a través de las líneas marítimas regulares de las navieras FRS, a Melilla y Tánger, y de Armas, a Nador y Alhucemas, también ha aumentado un 27 % el volumen de mercancías y un 25 % el número de unidades de carga transportadas».

En este contexto, la Autoridad Portuaria de Motril ha encargado un informe que confirme la viabilidad de una conexión ferroviaria entre Motril y la capital granadina. En diversos foros celebrados en los últimos meses, expertos en circulación ferroviaria han descartado viejos mitos y leyendas a cerca de la imposibilidad física de la obra, y ha quedado claro que es un asunto de voluntad política. Ni siquiera cuestiones como la alta pendiente entre Motril y Granada han de ser un impedimento para la moderna ingeniería, máxime si se tiene en cuenta que la pendiente entre Motril y Granada (1,53 %), es menor que la que existe en la línea Málaga-Antequera (1,62 %).

La primera vez que se reivindicó el tren Granada-Motril fue en el año 1886, a través de la Cámara de Comercio.

La Junta de Andalucía prometió que lo dibujaría en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y así efectivamente lo anunció en Madrid el Consejero Gaspar Zarrías.

Existe un amplio consenso entre toda la sociedad granadina, incluidos todos los partidos políticos con representación parlamentaria, acerca de los impresionantes efectos positivos que puede tener esta conexión ferroviaria con Granada, así como la inclusión del Puerto de Motril en el corredor del Mediterráneo.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Apoyar e impulsar los estudios de viabilidad de la unión ferroviaria del Puerto de Motril con Granada capital.

— Que a su vez inste a la Unión Europea a considerar como prioritaria la conexión del Puerto de Motril a través del corredor Ferroviario que una Almería con Málaga.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de septiembre de 2019.—**Carlos Rojas García**, Diputado.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000193

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 la modificación del Convenio de Carreteras con Canarias, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

Las competencias en materia de infraestructuras viarias en la Comunidad Autónoma de Canarias las ostenta la propia Comunidad, por lo que no existe Red de Carreteras del Estado en Canarias.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 26

El Ministerio de Fomento interviene financiando obras de carreteras en las islas mediante la firma de convenios debido a la obligación que establece la Ley 19/1994, de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

El Convenio de Carreteras con Canarias ha sido objeto de múltiples controversias con el Gobierno Central, principalmente debido a:

- Mala gestión del Gobierno de Canarias en la ejecución de las obras.
- Reducción de la financiación en los años 2012 a 2015 del Gobierno Central a causa de la crisis económica.
- Ante la caducidad de la vigencia del mismo, la reiterada negativa del Gobierno del PSOE a la firma de un nuevo Convenio que se firma en diciembre de 2018.

El Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias se firmó inicialmente en 2006 y fue modificado por la adenda suscrita en 2009 por un período de 12 años (2006-2017) contemplando un total de 60 actuaciones.

Este Convenio caducaba en diciembre de 2017 y con carácter previo a su caducidad, el Gobierno del Partido Popular con fecha 29 de diciembre de 2017 firmó una Adenda al Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de Carreteras, celebrado el día 31 de enero de 2006 y modificado por Adenda de 17 de noviembre de 2009.

En la parte expositiva de esta segunda Adenda, se indica que: «Con el fin de que se puedan analizar nuevas actuaciones en materia de carreteras con los Presupuestos Generales del Estado 2017 prorrogados, en enero de 2018 comenzará a negociarse un nuevo convenio entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma de Canarias para financiar nuevas actuaciones».

Esta segunda Adenda pretendía prorrogar el Convenio y su Adenda inicial por un plazo de 14 meses, a contar desde el 1 de enero de 2018, al efecto de realizar la liquidación del mismo y ante la imposibilidad de llegar a acuerdo con el Gobierno de Canarias y la necesidad de tener en esta etapa transitoria un marco jurídico y presupuestario para darle continuidad a las obras.

Con estos objetivos se consignaron en los Presupuestos Generales del Estado para 2018 una cantidad próxima a los 340 millones, entre Convenio y obras que se habían valorado fuera del mismo.

Desde el Partido Popular entendíamos que para poner en marcha y ejecutar estos presupuestos, independientemente de la obligación del Gobierno de Canarias de realizar los proyectos constructivos previos a la realización de las obras, era necesaria la firma del Convenio como marco que diera seguridad jurídica y continuidad a la inversión estatal.

Desde el Grupo Popular entendíamos que este nuevo documento debería haber dado cumplimiento a dos objetivos principales:

- Inclusión de obras nuevas de acuerdo a las prioridades establecidas en cada isla por sus Cabildos Insulares.
- Establecer un acuerdo extrajudicial para determinar el prorrateo de los pagos de la Sentencia núm. 2075/2017 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, de fecha 22 de diciembre de 2017, y siguientes, cuatro Sentencias hasta junio de 2018, o establecer un pago único.

Todo ello, entendiendo que la continuidad del Convenio de Carreteras y su desarrollo a corto plazo es de vital importancia para el desarrollo de nuestras islas y para solucionar graves problemas de movilidad que se agravan día a día y que son el resultado, no solo de la falta de financiación, sino de una mala planificación y gestión por parte del Gobierno de Canarias, que es por su régimen competencial a quien corresponde la ejecución de las obras.

La respuesta del Gobierno Central a las demandas de Canarias fue un nuevo documento de Convenio de Carreteras firmado el 22 de diciembre de 2018 con una dotación de 1.200 millones de euros que, no obstante, elude la deuda contraída con Canarias y las cuantías a las que hacen alusión las Sentencias Judiciales referidas, en total 991,6 millones de euros, además de pretender el Gobierno que 300 de esos casi 1.000 millones que se adeudan vayan incluidos en el Convenio, cuando tal circunstancia no se desprende del referido texto.

Asimismo, se especifica que esos 1.200 millones de euros estarán destinados a las obras incluidas en el anexo I (único) y las expropiaciones necesarias, en un período que comprende desde el 2018 al 2025. En el Convenio firmado no se definen prioridades, ni importes, ni tiempos de ejecución de las vías a las que se refiere el mismo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 27

Desde el Grupo Parlamentario Popular entendemos que nuestra realidad social y económica hace necesaria una reflexión sobre las obras incluidas en el referido Convenio, tal como demandábamos antes de su firma, haciéndose igualmente necesarias la revisión y la reestructuración del sistema de financiación.

Así como establecer nuevas condiciones para una revisión del Convenio, siendo necesario analizar los incumplimientos y revisar, antes de que llegue el momento de la ejecución prevista, si existen vías cuya proyecto puede sufrir variaciones estructurales, y revisar con los nuevos factores sociales, económicos y territoriales, la necesidad de estas vías y si realmente obedecen a la demanda de desplazamientos.

Entendemos que el Convenio de Carreteras tiene que ser una planificación temporal y una planificación financiera, y definir las obras que son realmente prioritarias y que respondan a las necesidades de las islas.

Caso singular y absolutamente necesario es el del anillo insular de Tenerife, donde ya desde el 2015, cuando se vislumbraba una recuperación económica, el Partido Popular negoció, en el marco del Pacto por Tenerife, la inclusión de una partida nominalizada de 15 millones de euros para esta obra, que se repitió en 2016.

Lamentablemente, a día de hoy lo único que tenemos es la financiación, garantizada por el Partido Popular. Y con carácter general para las obras del nuevo Convenio de Carreteras podríamos asegurar que el anexo de obras no responde al consenso ni a las necesidades reales independientemente de la falta de rigor en cuanto a la indefinición de los términos para su ejecución. Siendo una relación de obras, sin más.

Entendiendo que nuestras acciones de cara al convenio de Carreteras se deben centrar en recuperar el dinero de la Sentencia, estableciendo claramente las formas de pago, como se había negociado con el Partido Popular; y exigir que se establezca en el Convenio una planificación, que los ciudadanos sepan cada año qué obras se ejecutan en su isla, a dónde va a parar su dinero y cómo va a mejorar su calidad de vida.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a modificar y reestructurar el Convenio de Carreteras con Canarias, de manera que se definan las obras prioritarias para cada isla y se recoja su planificación temporal y financiera, así como que se establezcan de inmediato los mecanismos necesarios para el pago de las cantidades que se adeudan establecidas por las cuatro Sentencias Judiciales de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, de fecha 22 de diciembre de 2017, y siguientes, hasta junio de 2018.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de septiembre de 2019.—**Ana María Zurita Expósito**, Diputada.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000199

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 al Tren de Talavera de la Reina, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La avería histórica el día uno de enero de 2019 del tren de la línea Madrid-Extremadura, dejando sin servicio a 163 pasajeros, 24 de la provincia de Toledo, en medio de la noche, incomunicados, sin luz y calefacción, ha sido un escándalo nacional, calificado como «tren de la vergüenza». Esta avería es el mejor exponente de la incompetente gestión de esta línea ferroviaria por parte de Fomento, ADIF y RENFE, manteniendo un tren tercermundista y una infraestructura antigua y mal conservada, por lo que se vienen produciendo averías, incidentes y accidentes de forma reiterada, continua, constante y cada vez más grave.

La línea ferroviaria Madrid-Extremadura es vital para la comunicación de los municipios de Oropesa, Talavera de la Reina, Torrijos e Illescas con Madrid. En los últimos meses han sido numerosos los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 28

accidentes, averías e incidencias en los diferentes servicios ferroviarios, con los consiguientes riesgos y perjuicios permanentes para pasajeros y vecinos de estas tres comarcas de la provincia de Toledo.

El anterior Gobierno popular incluyó en los PGE de 2018 partidas presupuestarias por valor de 16 millones de euros, solo para la provincia de Toledo, con el fin de llevar a cabo una serie de actuaciones y mejoras de la línea, tales como: obras de instalación y protección automática, tratamiento y mejora de los terraplenes, renovación de las vías y electrificación de tramos e instalaciones de Bloqueo Automático Banalizado (BAB) en varios tramos.

El Ministerio de Fomento no ha contestado a las preguntas formuladas por los parlamentarios populares de la provincia de Toledo sobre el grado de ejecución presupuestaria de las inversiones para la mejora de maquinaria y vías, por lo que deducimos que lo ejecutado o comprometido es muy poco. Sin mejoras no se podrán prevenir los accidentes, averías e incidentes.

A las graves deficiencias tercermundistas del tren convencional de Talavera de la Reina hay que sumar los retrasos injustificados de la conexión ferroviaria con Madrid-Extremadura por AVE, un proyecto que lleva más de diez años de retraso. La llegada en 2004 del gobierno socialista, a pesar de ser años con capacidad presupuestaria, supuso la paralización del proyecto durante ocho años, caducándose el Estudio Informativo y la Declaración de Impacto ambiental (DIA).

Tras superar la grave crisis económica, el gobierno popular impulsó el proyecto en el tramo Oropesa-Talavera-Madrid, adjudicando la redacción de un nuevo Estudio Informativo del tramo Madrid-Oropesa de la línea AVE Madrid-Extremadura, el 25 de agosto de 2017, por un importe de 975.000 euros y dentro del PITVI 2012-2014. En el citado Estudio Informativo a escala 1:25.000 Fomento asumía el compromiso de presentarlo en el mes de julio de 2018 para proceder de inmediato a sacar el trazado a Información Pública y llevar a cabo de forma paralela la Evaluación de Impacto Ambiental (DIA), comenzar los Proyectos Constructivos y licitar las obras acortando plazos. Tras la moción de censura, el gobierno actual paralizó el proyecto y no contestó las preguntas formuladas por los parlamentarios populares sobre el grado de ejecución presupuestaria de la partida de 12 millones de euros incluida en los PGE de 2018, por lo que entendemos que la ejecución es cero. En los PGE 2018 se incluyeron inversiones plurianuales de 25 millones en 2019, 85,5 en 2020 y 175 en 2021. El coste total del proyecto es de 1120 millones, 795 ME del coste del tramo Madrid-Talavera y 325 M€ del coste de tramo Talavera de la Reina-Oropesa.

Asimismo, el gobierno anterior venía trabajando en la implantación de una Plataforma Logística y un Puerto Seco en Talavera de la Reina, tras la firma del Protocolo de colaboración entre el Ayuntamiento de Talavera de la Reina, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y el Ministerio de Fomento el 25 de noviembre de 2014. Por ello el Gobierno incluyó una partida presupuestaria de 200.000 euros para finalizar los Estudio de Viabilidad Económico-Financiera. En el año del actual gobierno no se ha dado ni un solo paso en la implantación de dicha Plataforma, ni en la presentación del Estudio de Viabilidad Económico-Financiera, ni la firma del acuerdo inicial para la redacción del proyecto, de la construcción y de la explotación de las terminales ferroviarias de la Plataforma Logística. El Ministerio de Fomento no ha contestado a las preguntas formuladas por los parlamentarios populares de la provincia de Toledo, por lo que deducimos que no se ha ejecutado.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Ejecutar todas las inversiones previstas en los PGE 2018 y 2019 y todas las nuevas adquisiciones de maquinarias y obras que se estimen necesarias para garantizar la seguridad de los pasajeros y la prestación digna de los servicios de ferrocarril entre Madrid-Oropesa-Talavera de la Reina-Torrijos-Illescas-Extremadura.

2. Agilizar todos los estudios, proyectos y las obras del AVE a Talavera de la Reina en el corredor de Extremadura, fijando plazos de finalización.

- Presentar en el plazo de quince días el Estudio Informativo del tramo Madrid-Oropesa.
- Sacar a Información Pública el trazado del tramo Talavera-Madrid-Talavera en el plazo de 3 meses.
- Remitir el MAPA para la DIA en el plazo de 6 meses.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 29

3. Proceder a la firma del acuerdo entre JJCC y Fomento para la redacción del proyecto, de la construcción y de la explotación de las terminales ferroviarias de la Plataforma Logística de Talavera de la Reina.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Carmen Riobos Regadera y Vicente Tirado Ochoa**, Diputados.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Comisión de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

161/000165

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 dispensar una protección especial a los afectados de linfedema, para su debate en la Comisión Trabajo, Migraciones y Seguridad Social.

Exposición de motivos

El cáncer es reconocido como la epidemia silenciosa del siglo XXI, su cura es una de las búsquedas más importantes de la medicina de este siglo. Es cierto que los tratamientos son cada vez más efectivos, sin embargo, todavía no se ha encontrado una cura absoluta.

Los estudios indican que la supervivencia de los pacientes con cáncer ha aumentado de forma continua en los últimos años en todos los países europeos, también en España. Esto se debe fundamentalmente a las actividades preventivas, las campañas de diagnóstico precoz —la detección temprana sigue siendo el mejor diagnóstico— y a los avances terapéuticos.

El avance experimentado en oncología es esperanzador. Cada vez más personas superan la enfermedad y esto es una gran noticia. Si bien, muchas de estas personas que afortunadamente han sobrevivido al cáncer padecen, una vez finalizado el tratamiento, importantes secuelas crónicas.

El linfedema es una de las consecuencias crónicas derivadas del tratamiento contra el cáncer, radica en un aumento de volumen causado por la acumulación anormal del líquido en el tejido blando debido a una obstrucción en el sistema linfático. Puede aparecer en cualquier parte del cuerpo y ningún paciente intervenido de cáncer con linfadenectomía y radioterapia está libre de peligro. Los más conocidos son los linfedemas en brazo, tórax o mama después del tratamiento del cáncer de mama; o los linfedemas en las piernas después de haber extirpado o irradiado los ganglios de la ingle o del abdomen por causas como el cáncer colorrectal, el de próstata o el de útero. Tendríamos que destacar también los linfedemas menos visibilizados o conocidos: los relacionados con la esfera otorrinolaringológica. Estos se dan en la cara y el cuello como consecuencia de tratamientos en esas zonas (faringe, garganta, lengua...).

El linfedema es una secuela que disminuye la calidad de vida de los pacientes y les afecta a nivel emocional, psicológico, físico, económico y social, por lo que debería ser tenida en cuenta a todos los niveles. Se trata de una secuela crónica, una patología evolutiva e invalidante que necesita un tratamiento específico, muchas veces no cubierto por la Seguridad Social, y unos cuidados de por vida.

En muchas ocasiones, las personas que padecen linfedema se ven impedidas para realizar las actividades de la vida diaria, no pueden coger peso, realizar movimientos repetitivos, mantenerse en la misma postura durante demasiado tiempo o realizar determinados esfuerzos físicos.

Es cierto que los Equipos de Valoración de Incapacidades, con encuadramiento orgánico y funcional en cada Dirección Provincial del INSS, son órganos especializados en la valoración de la situación de incapacidad del trabajador y sus dictámenes-propuesta suelen ser objetivos, suficientemente fundamentados y clínicamente fiables. Si bien, en el asunto que nos ocupa, y dado que a día de hoy el linfedema es un gran desconocido, en la gran mayoría de ocasiones a los pacientes que han superado el cáncer se les da de alta sin valorar un posible linfedema o, en su caso, se les concede una incapacidad temporal. Esto conlleva a que el trabajador tenga que volver a su puesto de trabajo, lo que agrava las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 30

secuelas de su enfermedad, teniendo que volver a recurrir a la baja laboral y haciendo esta situación insostenible tanto a nivel físico como psicológico.

Muchos de los pacientes afectados tienen que recurrir a los tribunales para que estos les concedan la incapacidad permanente total o absoluta como consecuencia del linfedema que les impide realizar su trabajo habitual. Es por ello, que desde el Grupo Popular entendemos fundamental y prioritario prestar especial atención a los enfermos que padecen linfedema como secuela crónica del cáncer, concediendo una protección especial a estas personas tanto en el ámbito emocional, psicológico, físico, económico como social.

La Seguridad Social es el principal sistema de protección social del Estado. Tiene por objetivo garantizar unas prestaciones sociales concretas e individualizadas para hacer frente a determinadas contingencias que puedan situar a una persona, y a quienes dependan de ella, en situación de necesidad y especial vulnerabilidad.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar todas las medidas pertinentes para que a los enfermos de cáncer que padecen como secuela de la enfermedad un linfedema:

— Se les dispense una protección especial en el ámbito emocional, psicológico, físico, económico y social.

— Que los Equipos de Valoración de Incapacidades de la Seguridad Social valoren con especial sensibilidad a estos pacientes para que en base a la situación clínica particular de cada paciente, en el supuesto de considerarlo oportuno, se les conceda una incapacidad permanente total o, en su caso, una incapacidad permanente absoluta.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Carolina España Reina**, Diputada.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Comisión de Industria, Comercio y Turismo

161/000181

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 impulso turístico en la provincia de Palencia, para su debate en la Comisión de Industria, Comercio y Turismo.

Exposición de motivos

La provincia de Palencia continúa avanzando para convertirse en uno de los destinos turísticos de interior más reconocidos. Para la consecución de este objetivo es necesaria una actuación conjunta de todos los agentes implicados: administraciones, ciudadanos, asociaciones y sector empresarial.

Con este fin, la Diputación de Palencia ha impulsado dos planes que dibujan el presente y el futuro de nuestra tierra: el Plan Estratégico 2020 y el Plan Estratégico de Turismo 2017-2020. Estos instrumentos encuentran su reflejo en el ámbito autonómico, con el Plan Estratégico de Turismo de Castilla y León 2019-2023.

El alcance supraprovincial de algunas de las iniciativas planteadas —por la titularidad de los bienes o por la complejidad de los proyectos—, hace necesario recabar la colaboración de otras Instituciones. Así, la institución provincial ha solicitado en numerosas ocasiones la concurrencia del Gobierno de la Nación para determinados proyectos de primer orden.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 31

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, a través del Ministerio de Cultura y Deporte:

1. Impulsar el proyecto para la creación de un Centro de Alto Rendimiento en el Golobar, vinculado a actividades de naturaleza en la Montaña Palentina, dotando presupuestariamente la iniciativa. Esta infraestructura trasciende del ámbito provincial al ofrecer un servicio inédito en el tercio Noroeste de la Península.

2. Acometer a través de la Dirección General del Patrimonio del Estado y de la empresa pública Paradores las inversiones necesarias en el Parador de Cervera de Pisuerga para que este establecimiento obtenga la categoría de cuatro estrellas.

3. Dar los pasos necesarios, a través de la empresa pública Paradores, para iniciar la conversión del Castillo de Monzón de Campos en Parador Nacional de Turismo.

4. Extender a Guardo y otros municipios mineros del Norte de la provincia el compromiso de colaboración para la elaboración de un Plan de Dinamización turística.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Milagros Marcos Ortega**, Diputada.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000182

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 de apoyo al turismo de cruceros en Illes Balears, para su debate en la Comisión de Industria, Comercio y Turismo.

Exposición de motivos

Para la economía española en general, y para las Illes Balears en particular, el turismo es un sector económico esencial que actúa como verdadero motor de la economía. En los últimos años, las Illes Balears se han constituido como uno de los principales destinos para el turismo de cruceros en el Mediterráneo y en el mundo.

Causan estupor, por su incoherencia, los reiterados anuncios de la Presidenta del Gobierno de las Illes Balears sobre la intención de limitar la llegada de cruceros a sus puertos al mismo tiempo que el Ministerio de Fomento anuncia una inversión superior a los 100 millones de euros para adecuar el puerto de Palma a las características de los cruceros, inversión que se suma a los más de 30 millones invertidos para este mismo fin durante la última legislatura.

Dada la inquietud provocada en la ciudadanía y en distintos sectores económicos, comerciales y sindicales, especialmente de la ciudad de Palma, en relación al espíritu prohibicionista de la Presidenta Armengol, y que existen estudios científicos de la Universidad de las Illes Balears que desvinculan una mayor contaminación medioambiental de la llegada de los cruceros al puerto de Palma, resulta urgente y necesario combatir —con sólidos argumentos— la criminalización que algunos sectores políticos y sociales hacen de este tipo de turismo.

Como ejemplo, mientras que los puertos de diferentes Comunidades Autónomas han acudido recientemente a la feria especializada de Hamburgo para captar clientes en el sector cruceros, las autoridades de las Illes Balears siguieron con su discurso sobre la limitación de los mismos.

Teniendo en cuenta que la competencia sobre el Puerto de Palma de Mallorca y de otros puertos de interés general corresponde a Puertos del Estado, organismo dependiente del Ministerio de Fomento del Gobierno de España, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 32

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados constata los efectos positivos que, de manera objetiva, genera el turismo de cruceros sobre la creación de riqueza, la generación de puestos de trabajo y el posicionamiento turístico de las Illes Balears y del resto de los destinos españoles.

Asimismo, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno de España a:

— Encargar un informe técnico y objetivo, elaborado por un organismo independiente, donde se evalúen los efectos positivos y negativos, en caso de haberlos, del turismo de cruceros y se propongan las medidas para gestionar de manera eficaz, rigurosa y eficiente esta actividad turística.

— Seguir adecuando las infraestructuras portuarias para la llegada del turismo de cruceros, en línea con la recién anunciada inversión de más de 100 millones de euros en el puerto de Palma.

— Clarificar públicamente su posición respecto a la limitación de la llegada de cruceros anunciada por el Gobierno de las Illes Balears y a determinar si existe un conflicto de competencias sobre esta materia.

— Construir las infraestructuras necesarias en todos los puertos españoles de interés general receptores de este tipo de turismo para que durante sus escalas los cruceros y el resto de embarcaciones de gran eslora puedan conectarse a la red eléctrica, limitando así al máximo las emisiones contaminantes, y para que cuenten con las instalaciones necesarias para recoger sus aguas residuales evitando los vertidos al mar.

— Realizar una estrategia de promoción del turismo de cruceros, abordando la coordinación y la ordenación de los flujos de llegada, la desestacionalización y los beneficios para el sector turístico español.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de septiembre de 2019.—**Margarita Prohens Rigo**, Diputada.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000202

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, a través de su Portavoz, y por iniciativa de los Diputados por Lugo y A Coruña, D. Jaime de Olano Vela, D. Joaquín García Díez y D.^a Tristana Moraleja Gómez, 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 en apoyo a la competitividad y futuro de los empleos en las factorías que la multinacional Alcoa tiene en San Cibrao (Cervo), para su debate en la Comisión de Industria, Comercio y Turismo.

Exposición de motivos

Las factorías con las que la multinacional Alcoa cuenta en la localidad cervense de San Cibrao (para la fabricación de alúmina y aluminio) tienen un carácter estratégico por cuanto constituyen el principal motor económico y laboral de la Mariña lucense y uno de los más importantes de nuestra provincia, donde incluso representa el 30 % de su Producto Interior Bruto (PIB).

Estamos hablando de la principal fuente de empleo directo para más de 1.100 familias de trabajadores del complejo, a los que tendríamos que añadir los empleos indirectos que genera Alcoa en la costa lucense, tanto en las empresas auxiliares, como en sectores como el de servicios y hostelería (se calcula un total en torno a 5.000 puestos de trabajo).

Uno de los principales factores que afectan a la competitividad y futuro de esta compañía tiene que ver con el coste de la energía eléctrica, ya que después para transformar la alúmina en aluminio es preciso un proceso de electrólisis que precisa de mucha demanda energética. Solo Alcoa San Cibrao tiene un consumo equivalente a 30.000 hogares.

La factura eléctrica representa uno de los gastos más importantes de la cuenta de explotación de la factoría y los elevadísimos incrementos del precio que tienen lugar en los últimos meses ponen en riesgo la viabilidad y el futuro de este complejo industrial, sin que el Gobierno central adopte las medidas a las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 33

que se comprometió, entre ellas, la aprobación del Real Decreto que incorpora el Estatuto de Consumidores Electrointensivos.

Esta herramienta normativa debe establecer una combinación de medidas, primas, subvenciones y descuentos, que protejan la competitividad de las empresas altamente dependientes de la energía abaratando el coste final del suministro, una variable especialmente necesaria, para empresas que compiten en un mercado global. En este momento el precio de la electricidad en España es muy caro, un 50 % más que en Alemania o Francia.

Con todo, el borrador de este Real Decreto presentado el pasado mes de marzo por el Ministerio de Energía y Transición Ecológica no fue satisfactorio para nadie, porque recortaba el sistema de apoyo actual, y no incorporaba las demandas del sector. La Xunta de Galicia validó y presentó con las empresas electrointensivas las alegaciones para que el futuro estatuto incluyera las propuestas de Galicia sin que, a día de hoy, se haya obtenido respuesta alguna.

No es la primera vez que en la factoría lucense existen tensiones como consecuencia del precio de la electricidad, pero en esta ocasión la situación es mucho más grave derivada de la inactividad del Gobierno central o de decisiones políticas como las que desde el Ejecutivo estatal cuestionan el futuro de las empresas productoras de energía (térmicas, de carbón, nucleares) sin alternativas viables a precios competitivos.

La situación actual contrasta con lo ocurrido durante los sucesivos Gobiernos del Partido Popular, que siempre intentaron buscar la mejor solución posible en apoyo de la industria electrointensiva: con negociaciones al más alto nivel entre el presidente Rajoy y el presidente internacional de Alcoa, estableciendo medidas de apoyo como las subastas por interrumpibilidad o la compensación por costes indirectos de CO₂, o la construcción del gaseoduto de la Mariña que abarató de manera significativa el coste energético de la factoría.

Además a día de hoy, la situación se ve agravada teniendo en cuenta que la multinacional advierte de que el mantenimiento de los precios actuales no permiten la producción de aluminio en condiciones competitivas y que le llevó a adoptar decisiones inauditas, como la venta de las factorías emplazadas en A Coruña y Avilés o la decisión de recortar la producción y cerrar la actividad de 32 cubas en la factoría de San Cibrao.

Es necesario recordar también que el Pleno de la Diputación de Lugo, a propuesta del PP, ya aprobó con anterioridad varios acuerdos, con carácter de declaración institucional, aprobados por unanimidad con fechas 31 de mayo de 2016, 30 de octubre de 2018 y 26 de marzo de 2019.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno:

1. A realizar todas las acciones necesarias encaminadas a garantizar los centros productivos y los puestos de trabajo de las factorías de Alcoa en San Cibrao (Cervo).
2. A garantizar un marco energético estable y competitivo y aprobar, de manera inmediata, el estatuto de apoyo a las empresas electrointensivas, en el que se incorporen las alegaciones presentadas en conjunto por la Xunta de Galicia y las compañías gallegas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de septiembre de 2019.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

161/000171

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 de Apoyo a las conducciones de la presa de Rules, para su debate en la Comisión de Agricultura.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 34

Exposición de motivos

La presa de Rules se halla en la provincia de Granada, a las puertas de la bajada hacia la Costa Tropical granadina, uno de los enclaves más significativos de la provincia, donde emerge una potente agricultura que representa un auténtico motor de empleo y que tiene muchas perspectivas de crecimiento.

Esta presa está situada en el cauce del río Guadalfeo y recoge las aguas de parte de Sierra Nevada, de la Sierra de Lújar y de la Sierra de la Contraviesa. La presa es de «arco de gravedad» y dispone de una altura sobre cauce de 94 m y una altura sobre cimientos de 132 m. El embalse tiene una superficie de 345 ha y una capacidad de 114 hm³.

Su construcción necesitó una gran inversión pública, incluido un modificado de la obra que elevó su presupuesto inicial. Se finalizó en el año 2003, pero desde entonces la presa no ha tenido prácticamente utilidad al no contar con conducciones, convirtiéndose así en lo que ha sido calificado como «la mayor piscina de Europa», lo cual constituye un gran fracaso de la Administración Pública; y se hace urgente y necesario corregir esta trayectoria de la Administración, con un gran impulso a la construcción de las canalizaciones de la presa. De este modo, el gasto público que se ha realizado años atrás, y el que se vaya a realizar con la construcción de las canalizaciones, será revertido a los ciudadanos en forma de creación de empleo y riqueza para la zona y miles de familias.

La puesta en marcha de las conducciones de la presa de Rules es, con claridad, uno de los proyectos públicos más generadores de empleo que se puedan invocar; tanto es así, que los beneficios socioeconómicos y medioambientales derivados de las canalizaciones de la presa de Rules se pueden resumir en:

- Creación de más de 8.000 puestos de trabajo.
- Ahorro energético de más de 4 millones de euros anuales y, por consiguiente, menor coste del agua y mayor rendimiento económico de las explotaciones regadas.
- Reducción de emisiones de CO₂, estimadas en 13.873.874 kg de CO₂ al año, derivada del ahorro energético al reducir los consumos eléctricos u otros combustibles empleados en bombeos de agua.

En la actualidad, el proyecto básico de la obra de las conducciones está finalizado, y ahora están en marcha los trámites de información pública y tramitación ambiental. Sin embargo, aún no se ha iniciado la redacción de ninguno de los proyectos de ejecución, estando previsto que estos se fraccionen en 11 proyectos que corresponden a otras tantas fases.

Por lo expuesto, es necesario que se agilice de manera urgente y prioritaria esta importante obra de las conducciones de la Presa de Rules, y por ello el Grupo Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: Apoyar e impulsar de manera urgente y prioritaria el inicio de las obras de las canalizaciones del sistema Béznar-Rules.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Carlos Rojas García**, Diputado.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000185

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 defensa de la plantación de choperas en la cuenca del río Carrión, para su debate en la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 35

Exposición de motivos

Castilla y León es la región española más relevante en cuanto a la producción de chopo: con 44.259 ha, que producen anualmente 532.000 m³ de madera con un valor de 32 M€, que generan 14.500 empleos directos e indirectos en toda su cadena de valor, de los cuales, 4.500 en el medio rural de Castilla y León.

Desde mediados del siglo XX, se ha estado cultivando chopo en las riberas de nuestros ríos, cultivo que fue impulsado tradicionalmente por las confederaciones hidrográficas, y en especial por la del Duero.

Esta confederación ha venido utilizando el criterio de «cauce aparente» para determinar la distancia al cauce que deben respetar las plantaciones de chopo; el «cauce aparente» se define por las condiciones geomorfológicas del terreno y por la primera línea de vegetación de ribera más cercana al cauce.

En 2019, la Confederación Hidrográfica del Duero ha modificado este criterio y ha empezado a utilizar el denominado «Dominio Público Hidráulico (DPH) cartográfico probable» para definir los cauces y por tanto la distancia a las plantaciones.

Este cambio de criterio supone la inclusión en el DPH de muchas parcelas hasta ahora no incluidas, porque no se habían realizado los correspondientes deslindes administrativos para ello.

Dado que en el DPH no se pueden realizar plantaciones de chopo (artículo 32.2.a del Plan Hidrológico de la Demarcación del Duero aprobado por R.D. 1/2016), esta medida supone, además de otras consecuencias graves sobre los propietarios y las entidades locales afectadas, que se reduzca la superficie de plantación en aproximadamente 5.000 ha en la Cuenca del Duero en Castilla y León.

En el caso de la Subcuenca del río Carrión en la provincia de Palencia, esta reducción supone no plantar 1.562 ha (el 48 % del total) y perder una producción anual de 20.864 m³ de madera, con las consiguientes pérdidas de ingresos y de empleo en el medio rural, tanto de particulares como de Administraciones Públicas. Hay que destacar que estos fondos se destinan al mantenimiento de los servicios públicos a los vecinos de estos municipios: sanidad, educación y servicios sociales fundamentalmente y que están cuantificados en más de 5M€ y más de 500 puestos de trabajo directos e indirectos. Además de las negativas repercusiones sobre el futuro de la importante industria transformadora regional y por ende en el ya difícil reto de mantener la población en estos pequeños municipios.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Que, a través del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, se defienda un importante recurso para las entidades locales afectadas ribereñas del río Carrión.

2. Coordinarse con el Ministerio de Transición Ecológica y adoptar las medidas precisas para evitar el impacto negativo que producirá sobre el desarrollo rural la decisión de la Confederación Hidrográfica respecto al cambio de criterio antes mencionado.

3. Que, en caso de mantener esta decisión, se habiliten las medidas necesarias para que estos ingresos anuales sigan llegando a las personas que en la actualidad viven de estas producciones.

4. Impulsar las medidas necesarias para continuar defendiendo el patrimonio de las entidades locales afectadas por la decisión de la Confederación Hidrográfica del Duero, así como los ingresos y el empleo asociados al mismo.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Milagros Marcos Ortega**, Diputada.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000196

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 eliminar las incoherencias en la gestión diferenciada de la anchoa en las zonas VIIIc y IXa y la separación de los TAC, para su debate en la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Exposición de motivos

En los últimos años, la decisión del Consejo Europeo para la anchoa evidenció divergencias sustanciales en la determinación del TAC para las dos zonas en las que se divide su gestión, a saber, VIIIc y IXa.

En el año 2016 se determinó una reedición (*roll-over*) del TAC para la anchoa en el caso del Cantábrico, mientras que en el área del sur de Fisterra se consideró el aumento del 10 % del nivel existente de capturas.

En 2017, se produjo un nuevo *roll-over* en el área del Cantábrico para la anchoa, y en el caso del área del sur de Fisterra, el aumento se consideró como el 7 % del nivel de captura existente.

Con respecto al año 2018, se determinó una continuidad en el TAC de las áreas cantábrica y noroeste para la anchoa.

Para este año, todavía no se ha formulado ninguna propuesta, por lo que habrá que seguir con la propuesta posterior. En cualquier caso, el informe ICES sobre el TAC de anchoa para la Zona IXa establece que, utilizando el enfoque de precaución, las capturas del componente occidental no deben exceder las 13.308 toneladas y las capturas del componente sur no deben exceder las 3.760 toneladas.

Además, las campañas de prospección en el Golfo de Vizcaya han terminado con datos extremadamente positivos, con un alto reclutamiento y un buen estado de la biomasa, lo que lo hace prever una recomendación positiva en la recomendación del ICES.

En resumen, desde el Instituto Español de Oceanografía (IEO) reconocen que, en los últimos años, el sur de Galicia y el norte de Portugal albergan su propio *stock* de anchoa, ya que la especie se aprecia abundante en las aguas de las Rías Baixas, que forman parte de la denominada zona IXa.

Nuevamente, el pasado mes de agosto, la prensa recogió la abundancia de bocarte visto en aguas gallegas, que la flota de cerco ve con buenos ojos para cubrir la falta de sardina y no tener que amarrar.

Sabemos que a esta flota se le aseguró un aumento de la cuota de anchoa si la especie aparecía en abundancia en Galicia, algo que parece haber sucedido, no solo por lo que manifiesta esta flota, sino por lo contrastado con los datos científicos del IEO.

Por lo tanto, parece aconsejable establecer una gestión uniforme de dos zonas con una pesquería idéntica (arrastre, cerco y enmalle) dirigida al jurel y al cerco en el caso del anchoa, para que esta disparidad de criterios no afecte la programación de la actividad por parte de la flota.

Teniendo en cuenta los criterios biológicos, pensamos que no se puede considerar la separación plena de ambos *stocks*, especialmente en las zonas de confluencia de ambas áreas, por lo que debe entenderse que el 5 % de flexibilidad propuesta en la pesca entre ambas zonas, por ejemplo en el caso de la jurel, se debería incrementar sustancialmente, alrededor del 25-40 %.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Adoptar una posible separación del *stock* sur de la anchoa en la zona IXa.
2. Aplicar una flexibilidad de al menos un 25 % en las zonas de confluencia entre las zonas VIIIc y IXa.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Joaquín María García Díez**, Diputado.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000197

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 costera del bonito, para su debate en la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Exposición de motivos

El 27 de agosto, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación emitió una resolución decretando el cierre de la pesquería de atún blanco del norte.

Por esta razón, los buques con bandera española ya no podrán capturar esta especie durante el resto del año, solo pudiendo descargar las cantidades capturadas o declaradas antes de esta fecha.

Hondarribia, Getaria, Ondarroa, Bermeo, Santoña, Colindres, Gijón, Avilés y Burela concentran prácticamente las más de 15.000 toneladas de atún blanco-bonito del norte descargadas en la costa del Cantábrico desde que arrancó la costera del bonito el pasado mes de junio.

Ya es el segundo año que se anticipa el cierre de la campaña del bonito, terminando a finales de agosto, cuando generalmente solía terminar a lo largo del mes de septiembre.

Desde el sector pesquero y algunos gobiernos autonómicos se reivindicaba la necesidad de lograr un aumento de la cuota para el bonito, una vez contrastada la buena situación biológica de este recurso, al tiempo que se exigía una mejor distribución de las oportunidades de pesca para que la campaña se extendiera al menos hasta septiembre, como venía siendo habitual.

El Grupo Parlamentario del Popular se une a esta demanda que recoge una reclamación de vital importancia para la flota que pesca esta especie de manera tradicional y respetando la legalidad.

Por estos motivos, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Utilizar los datos que constatan el buen estado biológico del bonito del norte para reclamar un incremento de las posibilidades de pesca para esta especie.
2. Estudiar una mejor gestión y reparto de cuota que permita alargar la campaña del bonito, al menos, hasta el mes de septiembre.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Joaquín María García Díez**, Diputado.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000201

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 la situación de la uva de mesa embolsada del Vinalopó, para su debate en la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Exposición de motivos

La Denominación de Origen Protegida Uva de Mesa Embolsada del Vinalopó reconoce las peculiaridades de un sistema de cultivo, única en el mundo por su particular proceso de maduración, que le proporciona a la uva unas características físicas y gastronómicas excepcionales.

La uva del Vinalopó crece protegida bajo un bolso de papel, que protege el grano de las inclemencias meteorológicas, al menos durante 60 días, hasta llegar a manos del consumidor.

Las variedades cultivadas en el Medio Vinalopó permiten cubrir toda la temporada de uva de mesa, desde agosto a mediados de enero, y su etiquetado es garantía de calidad. En torno a la uva, más allá de la producción agrícola, se ha generado un sistema social, económico y medioambiental en el conjunto del territorio en el que se produce, especialmente por las particularidades culturales del embolsado.

Un informe de la Universidad Miguel Hernández ha demostrado que las parcelas cultivadas mediante la técnica cultural del embolsado hacen un menor uso de tratamientos fitosanitarios debido a la barrera física que el bolso genera.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 38

Desde el punto de vista social y económico, el cultivo de uva de mesa requiere un elevado grado de mano de obra especializada en el manejo y manipulación de la uva, que repercute en los costes de producción.

Para el sector, cualquier perturbación ambiental o económica pone en riesgo el mantenimiento en el medio plazo del cultivo de uva de mesa embolsada en el Medio Vinalopó, con lo que supondría para el territorio.

Para prevenir situaciones imprevisibles e indeseadas es necesario crear un marco lo más estable posible. Sin embargo, durante la campaña actual se ha producido alguna alteración que pone en peligro el equilibrio del sistema de producción.

En 2019 el seguro agrario ha sufrido un aumento de las primas y una disminución de coberturas en la línea 321 de uva de mesa completamente insufrible para los productores de la zona, lo que ha hecho que muchos productores hayan optado por no asegurar sus cosechas, lo que puede ocasionar graves consecuencias para el conjunto del sector.

La uva de mesa, como otros productos del sector agroalimentario, se enfrentan a una alta volatilidad de precios, incrementada por el escaso poder de negociación de los productores, que unido al grave problema de disponibilidad de recursos hídricos, ya que el Ministerio de Transición Ecológica exige a los regentes del Júcar-Vinalopó el pago de más de 100 millones de € por la obra ejecutada para llevar a cabo el cambio de toma del trasvase que estaba en Cortes de Pallás a su actual emplazamiento en Azud de la Marquesa. Cambio que fue ejecutado por el Gobierno presidido por el socialista Rodríguez Zapatero pese a la oposición de los regentes del Júcar-Vinalopó.

Por otra parte, es bien conocido que a final de este verano las intensas lluvias han asolado el Levante peninsular. Aunque no se hayan producido grandes inundaciones, el factor humedad condiciona el proceso de maduración de la uva y favorece la expansión de los hongos que causan enfermedades, como el mildiu y el oidio. Esto va a mermar la producción y obligar a incrementar el número de trabajadores que participen en la recolección de este año.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Revertir la situación actual en cuanto a los precios de las primas y reducción de coberturas del seguro agrario de la uva de mesa, y que se vuelva al marco de 2018 el cual garantizaba un seguro agrario asumible y viable para los agricultores de Uva de Mesa del Medio Vinalopó.
2. Evaluar, si procede, las medidas excepcionales de autorización de reducción de los índices de rendimiento neto de las explotaciones y actividades agrarias, con un módulo de tributación IRPF adecuado para la Uva de Mesa Embolsada del Vinalopó.
3. Buscar mecanismos que bonifiquen las cuotas a la Seguridad Social en caso de condiciones climáticas adversas que supongan un incremento de la contratación.
4. Impulsar las alternativas para que los agricultores no tengan que asumir el coste de las obras del cambio de la toma del trasvase tal y como les exige el Ministerio de Transición Ecológica.
5. Propiciar el dialogo interprofesional en el sector de la uva de mesa que permita una óptima vertebración del mismo y acometer líneas de actuación que impulsen la promoción de la uva de mesa.
6. Interceder con los representantes del sector de la uva de mesa para examinar la adopción de medidas en caso de crisis de precios, con la creación de nuevas herramientas de política agraria encaminadas a la protección de producciones como la Uva de Mesa Embolsada del Vinalopó.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**César Sánchez Pérez, Macarena Montesinos de Miguel y Agustín Almodóvar Barceló**, Diputados.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 39

Comisión de Transición Ecológica

161/000175

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, a iniciativa de sus Diputados Yolanda Díaz Pérez y Antonio Gómez-Reino Varela, y a través de su Portavoz, Yolanda Díaz Pérez, conforme recoge el artículo 193 y siguientes del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente Proposición no de Ley, para su debate en la Comisión para la Transición Ecológica, relativa a la ampliación de la EDAR de Os Praceres (Pontevedra).

Exposición de motivos

El pasado 25 de julio de 2018 el Tribunal de Justicia de la Unión Europea condenó a España con una multa de 12 millones de euros por haber incumplido su obligación de dar cumplimiento a la Directiva sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas, a la que se suma una indemnización de 11 millones semestrales hasta que se resuelva la situación.

Sin embargo, y a pesar de estas multas, la Xunta de Galicia aprobó el Anteproyecto del nuevo emisario submarino de la EDAR de Os Praceres, en el término municipal de Pontevedra («DOG» 191, de 5 de octubre de 2018), un proyecto para la ampliación de la Estación Depuradora de Aguas Residuales que cuenta con la oposición de la ciudadanía y que fue rechazada por el Pleno de la Corporación Municipal de Pontevedra.

Este proyecto contempla la construcción de una estación de carga y bombeo para dar servicio al emisario submarino, y prevé ocupar 1300 metros cuadrados en terrenos de dominio público marítimo terrestre pertenecientes a la Demarcación de Costas dependiente del Ministerio para la Transición Ecológica, organismo que debería autorizar la ocupación de los mismos.

La negativa de ciudadanía e instituciones locales a esta ampliación se argumenta en varios aspectos. El propio anteproyecto ya recoge que hay tres elementos patrimoniales que se encuentran a menos de 500 metros de la actuación: el Colegio Sagrado Corazón, la Iglesia de Lourizán y la Escuela de Pescadores. Pero tampoco se cumplen las distancias mínimas con las viviendas existentes en el Cabo de Os Praceres, en la Plaza de Os Praceres ni en la denominada «carretera vieja». Esta instalación terminaría por aislar la Plaza de Os Praceres del mar, eliminando la única fachada litoral existente, que es la principal zona de convivencia y ocio de la parroquia de Lourizán (Pontevedra).

Además, la construcción de la estación de carga y bombeo estaría situada justo encima de un banco marisquero, la principal economía de una parroquia de más de tres mil habitantes, por lo que con esta ampliación se consolidaría la degradación ambiental que padece Lourizán, en particular, y la Ría de Pontevedra, en general. Desde el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común consideramos que no es lógico profundizar en el error de maltratar un paraíso natural único, en lugar de comenzar a pensar en cómo recuperarlo. De hecho, planteamos que cualquier reforma que se haga debería incidir en la separación de las aguas residuales procedentes de viviendas y de las aguas residuales procedentes de las industrias existentes, sobre todo de ENCE y las ubicadas en el polígono de A Reigosa.

La citada ampliación está pensada para enviar las aguas residuales, una vez decantadas, al medio de la Ría de Pontevedra, y contempla que las viviendas de los ayuntamientos limítrofes de Poio (Pontevedra) y Marín (Pontevedra) sigan utilizando esta instalación en lugar de buscar alternativas viables en sus respectivos territorios.

Cabe señalar que la actual depuradora no cuenta con las autorizaciones específicas para estar en dominio público marítimo terrestre y mantiene las aguas con peor calidad de toda la costa española.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a no autorizar la ampliación de la EDAR de Os Praceres (Pontevedra) en los terrenos de dominio público marítimo-terrestre y a iniciar los trabajos de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 40

recuperación de la Marisma de Lourizán (Pontevedra) y de la calidad de sus aguas para que se recupere también el banco marisquero.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Antonio Gómez-Reino Varela**, Diputado.—**Yolanda Díaz Pérez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

161/000183

Doña Macarena Olona Choclán, Portavoz adjunto del Grupo Parlamentario VOX (GPVOX), 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 sobre los planes de presas y embalses aprobados por la Comisión Nacional de Protección Civil.

Exposición de motivos

En la actualidad el número de grandes presas en España supera las 1.200, de estas unas 450 son anteriores a 1960 y dentro de estas 450 a su vez existen unas 100 presas anteriores al año 1915.

Las funciones de estas 1.200 presas son el abastecimiento, el riego, la regulación de avenidas y el ocio, de las cuales:

- El 38 % (460 presas) son anteriores a 1960 es decir tienen al menos más de 58 años.
- El 8 % (96 presas) son anteriores a 1915 es decir tienen al menos más de 100 años.
- El 54 % (650 presas) son posteriores a 1960 es decir su rango de edad esta comprendido entre 0-58 años.

Podemos decir sin lugar a ninguna duda que al menos el 50 % ya han pasado sobradamente el ecuador de las infraestructuras incluídas sus amortizaciones, este inmovilizado denominado «Capital Social» tiene que estar sometido a mantenimiento y conservación para garantizar sus condiciones de explotación y de seguridad ciudadana.

Esta situación ha obligado al desarrollo de una legislación cuya finalidad es la de proteger la seguridad de la ciudadanía y de los bienes que se encuentren dentro de las denominadas zonas inundables a través de un reglamento técnico sobre la seguridad de las mismas, la elaboración de planes y una directriz básica para actuar en caso de emergencia, si bien es cierto que la rotura de una presa tienen probabilidad baja, no quiere decir que no se puedan producir, prueba de ello son los desastres con pérdidas de vidas humanas (250) damnificados (300.000), obras e infraestructuras con pérdidas del orden de 500 millones de euros/año, producidos en los accidentes ocurridos en las presas de Granadillar, Xurigera, Vega de Tera, Odiel-Rio Tinto, Jerte, Tous, Fuensagrada, Orjales, Salto del Torrejón y Valverde de la Vera.

La gestión de la seguridad de las presas se realiza mediante:

- Clasificación según su riesgo.
- Normas de explotación de las presas.
- Plan de emergencia de la presa.
- Revisiones de seguridad de las presas.

Lo cierto es que en la base de datos CNPC solamente existen 265 presas clasificadas como riesgo (A) que han entregado sus correspondientes planes de emergencia de presas que han sido informados a la Comisión Nacional de Protección Civil de las cuales el 80 % son de titularidad del Estado.

A falta de información oficial estimamos que el solo el 22 % ha cumplido con la aplicación de la legislación vigente sobre seguridad, el resto es decir el 78 % aún no lo ha hecho.

La Comisión Internacional de Grandes Presas define como una gran presa aquella que supera los 15 metros de altura o que, con más de 5 metros, tiene un volumen de embalse de más de 3 millones de metros cúbicos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 41

Por todo ello, el Grupo Parlamentario VOX presenta la siguiente

Proposición no de Ley

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

— Cumplir el mismo, y asegurar el efectivo cumplimiento por parte de los titulares de concesiones administrativas y titulares privados a aplicar toda la legislación vigente en materia de Presas y Embalses.

— Cumplir el mismo, y asegurar el efectivo cumplimiento por parte de los titulares de concesiones administrativas y titulares de Presas y/o Embalses de la obligación de elaboración e implantación de planes de emergencia, así como la documentación técnica de seguridad para su explotación, revisiones de seguridad y puesta de fuera de servicio de presas.

— Elaborar un listado actualizado de todas las Presas/Embalses clasificadas como A o B.

— Elaborar un listado actualizado de las Presas y Embalses clasificados como A o B que posean su correspondiente plan de seguridad interna y desarrollo e implantación de planes de seguridad y emergencia informados y aprobados por la CNPC (Comisión Nacional de Protección Civil).

— Elaborar un listado actualizado con todas las Presas y Embalses Estatales, los de concesión administrativa y privados que no dispongan de su correspondiente Plan de seguridad interno y Plan de Emergencia informado y aprobado por la CNPC.

— Imponer una fecha tope para que cumplan con la legislación vigente en materia de seguridad. Que se publique en el “BOE” la fecha límite para la presentación de dichos informes, haciendo hincapié en la responsabilidad civil y penal de los responsables que no presentaren dichos informes.

— Desarrollar la norma pertinente para incluir las Balsas de residuos mineros en la legislación vigente de Presas/Embalses si bien su contenido es el residuos mineros en contraste con los de agua, los posibles efectos de una rotura de embalse minero puede ser tan desastroso o más que el de una presa/balsa para riego, control de avenidas, suministro de agua potable, como un ejemplo que no debemos olvidar tenemos el desastre de la balsa minera de Aznalcóllar.

— Actualizar la siguiente información:

- Relación de presas clasificadas data de enero del 2012.
- Guía técnica de clasificación de presas en función del riesgo potencial data de 1996.
- Documento para la implantación de los Planes de Emergencia de Presas data del año 2006.
- Guía técnica para la elaboración de los Planes de Emergencia de presas data del año 2001.
- Acuerdo para facilitar la implantación de los Planes de Emergencia aprobados en la trigésima octava (38) sesión de la permanente de la Comisión Nacional de Protección Civil data del año 2003.

— Que se realice un plan de inversiones para ejecutar dichos planes de seguridad y de emergencia. Que el coste de dichos trabajos sea realizado con personal interno (que lo hay, muy profesional y experto), intentando no recurrir a la contratación externa de asesores.

— Que el plan de inversiones sea nominal con partidas finalistas, es decir, no pueden ser trasladadas a otras partidas.

— Ya que el plan de emergencia tiene que estar contrastado con los planos de áreas inundables ya existentes (año 2014-2015), deberán incluirse desde el punto de vista de costes los correspondientes simulacros con las poblaciones afectadas.

— Teniendo en cuenta que la normativa de presas recae en la DG de Obras Hidráulicas y Calidad de las aguas, el Estado debe ser responsable de valorar, evaluar y compatibilizar los informes elaborados por los técnicos en la materia con la decisiones políticas, y cuando esto no sea así debe establecerse una escala jerárquica de responsabilidades, habida cuenta que más allá del daño a los bienes y a las indemnizaciones, existe la posibilidad de pérdidas de vidas humanas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 2019.—**Macarena Olona Choclán**, Portavoz del Grupo Parlamentario VOX.

161/000187

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular, 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 regulación de las capturas de fringílidos y el apoyo al silvestrismo, para su debate en la Comisión de Transición Ecológica.

Exposición de motivos

La Comisión Europea lleva años requiriendo a las autoridades españolas el cese definitivo de las capturas de fringílidos, por la práctica de Silvestrismo. En el año 2016 abrió formalmente un expediente de infracción contra España, con una carta de emplazamiento, por entender que a pesar de las medidas acordadas por las administraciones españolas, se estaban vulnerando la Directiva de Aves con la práctica del Silvestrismo, cuando la realidad es que el objetivo estratégico de las Directivas de Aves y Hábitats es mantener o adaptar la población de todas las especies de aves salvajes de la UE en el nivel que corresponda a las exigencias ecológicas, científicas y culturales, teniendo en cuenta asimismo los aspectos económicos y recreativos.

Además, el objetivo estratégico de la Directiva de hábitats es mantener o restablecer los hábitats naturales y las especies de interés comunitario en un estado de conservación favorable, teniendo en cuenta los intereses económicos, sociales y culturales y las características regionales y locales.

El Silvestrismo es una práctica tradicional de los pueblos y los medios rurales más desfavorecidos, mediante la que se capturan con vida, y sin daño alguno y con una selectividad, en el caso del Silvestrismo, del 100 %, ejemplar de las especies jilguero, pardillo, verderón, verdecillo y pinzón, especies con poblaciones sobradamente abundantes para, posteriormente, adiestrarlos en el canto.

A día de hoy, no hay ni un solo estudio técnico y científico que asegure que el Silvestrismo pueda ser perjudicial y que justifique su desaparición. De hecho, la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento Andaluz aprobó una proposición no de Ley en apoyo del Silvestrismo.

Según publica la Plataforma en Defensa del Silvestrismo, un nuevo estudio del Instituto Catalán de Ornitología (ICO) ha demostrado científicamente que la cría en cautividad de las aves fringílidas no puede ser considerada «una solución alternativa satisfactoria». Esto se debe a que este tipo de cría ha resultado ser un auténtico fracaso y requiere una implementación y desarrollo que conlleven altas complicaciones técnico-científicas, además de no solucionar ningún problema de conservación de las aves fringílidas. Desde el punto de vista técnico, atendiendo a criterios de conservación, y sin perjuicio de otras consideraciones sociales la cría en cautividad de fringílidos no puede ser considerada, ni hoy ni en un próximo futuro, una alternativa para el silvestrismo.

El pasado mes de julio la Comisión Europea suspendía el procedimiento de infracción contra España por la captura de fringílidos, amenazando con reactivar el procedimiento en caso de estimar algún incumplimiento de la normativa comunitaria.

Teniendo en cuenta la transposición a la Ley 42/2007 del artículo 2 de la Directiva de Aves, en su actual redacción, realizada para la correcta transposición de Directivas Europeas (Aves y Hábitats), que inhabilita la alternativa de la cría en cautividad como hipotética solución satisfactoria, la idea es que el gobierno de España plantee a la Comisión la posibilidad de implementar en nuestro país autorizaciones de captura de aves basándose en cuestiones culturales, lo que incluye a actividades recreativas que no supongan problema de conservación alguno en las poblaciones de aves.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a estudiar las vías legales que permitan el mantenimiento de la práctica tradicional y centenaria del silvestrismo de las zonas rurales, dentro del marco de las directrices europeas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Óscar Clavell López**, Diputado.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 43

161/000188

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular, 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 lucha contra la Avispa Asiática en España, para su debate en la Comisión de Transición Ecológica.

Exposición de motivos

El avispon asiático o Vespa velutina es una especie exótica invasora recogida en dicho Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras que actualmente se encuentra en las comunidades del norte de la Península Ibérica.

Desde su llegada en el año 2010, el avispon asiático se ha expandido por la cornisa cantábrica a gran velocidad debido a su gran capacidad de adaptación provocando la situación que nos encontramos en la actualidad. Así, sabemos que el avispon asiático está presente casi en el 100 % del territorio gallego. En Cantabria está presente prácticamente en todas las comarcas. En Asturias en el año 2018 afectaba ya al 80 % del territorio, siendo la previsión para el 2019 del 100 %, y en el País Vasco crece su presencia en todas provincias, especialmente en la zona de clima atlántico, abarcando prácticamente todo el territorio. También se ha detectado en Navarra y Cataluña y, por su rápida dispersión, se ha localizado en Castilla y León y Aragón.

Ante todo, el avispon asiático constituye en primer lugar un importante problema ambiental, pues su alimentación se basa principalmente en insectos polinizadores, como abejas y otros, lo que provoca efectos económicos graves en todos los cultivos y producciones agrarias, pues la polinización es un factor fundamental en la producción hortofrutícola.

El segundo de los problemas es la seguridad para las personas debido a las picaduras y procesos alérgicos sufridos en muchos casos, llegando incluso a provocar la muerte. Este peligro está convirtiendo en una actividad de riesgo la realización de tareas agrícolas. También su avance por zonas urbanas y periurbanas ha causado un grave problema en las ciudades debido a la presencia de nidos, sobre todo los denominados nidos primarios, en árboles de parques, colegios, etc., con el peligro inherente que esto entraña a la población de riesgo, como son ancianos y niños.

En tercer lugar, el coste económico. Por un lado, el coste derivado de una menor producción, consecuencia de la falta de polinización comentada anteriormente, por otro lado, los costes y gastos soportados por el sector apícola que no se ciñen únicamente a la pérdida de las colonias de abejas, por el contrario, también afecta a la pérdida correlativa de la producción y venta de miel, incremento de gastos debido a la necesidad de adquisición de métodos de protección de los colmenares, también hay un incremento en el gasto de tiempo en tratamientos, jornadas, cursos de formación o cualquier otro sistema que puedan aportar un mayor conocimiento de la especie y los métodos de defensa. En definitiva, todo esto supone un importante perjuicio económico para el sector.

Dentro de este perjuicio económico no podemos dejar de mencionar el sector turístico, a quien ya está afectando con motivo de las anulaciones de reservas y cancelaciones de estancias prolongadas por culpa de la presencia de esta especie y el riesgo que su presencia entraña.

Las actuaciones seguidas hasta el momento por las Administraciones, tanto estatal como por parte de las diferentes autonomías, no han servido ni para frenar el avance de la especie, ni para disminuir sus efectos adversos. La gestión del problema se produce de forma desigual entre las distintas Comunidades afectadas, apostando en muchos casos por los mismos métodos de protección y captura de individuos, pero de forma irregular, con aportaciones públicas muy dispares y siempre limitadas.

En el ámbito de la investigación, las actuaciones realizadas por parte de la Administración, un ámbito clave para encontrar fórmulas para combatir esta especie, se realizan de forma absolutamente descoordinada, duplicando en algunos casos las investigaciones que se realizan por parte las distintas Comunidades Autónomas. La investigación exige financiación como primer requisito *sine qua non*, además de la necesaria coordinación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 44

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Redactar, coordinar y financiar un plan integral para todas las zonas con presencia del avispon asiático, medida contemplada en la antigua Estrategia de gestión, control y posible erradicación del avispon asiático aprobada por la Comisión Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad el 14 de noviembre de 2014 y por la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente el 16 de abril de 2015 (aún vigente) teniendo en cuenta las propuestas de las asociaciones de apicultores e investigadores.

2. Diseñar y financiar Programas de Investigación necesarios para el conocimiento de la especie, así como los medios de lucha contra la misma.

3. Dotar a todos los centros de atención primaria de las comunidades afectadas de un Protocolo de Actuación asegurándose así mismo la disponibilidad de medicamento necesario para tratar de forma inmediata las picaduras producidas por *Vespa velutina*.

4. Llevar a cabo una campaña de información y divulgación sobre esta especie a la ciudadanía

5. Crear una partida presupuestaria plurianual, concreta y suficiente que sirva para financiar todas las medidas anteriormente expuestas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Carmen Navarro Lacoba, Antonio González Terol y Alberto Casero Ávila**, Diputados.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000194

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 agilizar la tramitación de las ayudas estatales correspondientes al municipio malagueño de Ardales, para su debate en la Comisión de Transición Ecológica.

Exposición de motivos

En octubre de 2018 se produjo en Ardales, al igual que en Teba y Campillos, la mayor lluvia torrencial producida en la provincia de Málaga (400 litros por metro cuadrado) e incluso a nivel nacional desde que se regulan los registros.

Ardales fue uno de los términos más afectados, produciéndose gran número de daños en todos los aspectos; daños que por cierto, a día de hoy, aún perduran. Llevamos casi un año esperando a que el gobierno de la nación realice acciones dirigidas a paliar dichos daños y a tramitar las correspondientes ayudas que permitan tanto a nivel público como a nivel privado poder desarrollar una vida normal en la población. Son cuantiosas las pérdidas que, desde la fecha y hasta el día de hoy, han sufrido y vienen sufriendo los vecinos de Ardales.

Ahora se nos presenta otro ciclo estacional y debemos pensar que no estamos exentos de que vuelvan a ocurrir inclemencias parecidas. De hecho, recientemente en el término de Campillos se han vuelto a sufrir daños como consecuencia de varios tornados nunca vistos en la zona y que han supuesto naves destrozadas, aniquilación de rebaños, tendidos eléctricos desechos, daños en la agricultura, etc., afortunadamente dichos daños no alcanzaron ningún núcleo de población, ya que sin duda alguna hubieran ocasionado daños personales y materiales mucho mayores.

Ante dicha situación y dada la gravedad de los hechos, desde el Grupo Parlamentario Popular nos preguntamos:

- (i) ¿Por qué Ardales ha estado y sigue estando desasistida por parte del Gobierno de España sin recibir ningún tipo de ayuda para paliar los cuantiosos daños sufridos en las últimas inundaciones?
- (ii) ¿Tiene el Gobierno alguna hoja de ruta para llevar a cabo dichas ayudas de forma directa?

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 45

(iii) ¿Por qué no se ha trasladado ningún tipo de información al Ayuntamiento de Ardales por parte del Gobierno sobre qué piensa hacer al respecto y poder así informar y tranquilizar a los afectados?

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a agilizar la tramitación de las ayudas estatales correspondientes al municipio malagueño de Ardales por los daños padecidos a causa de las lluvias torrenciales acaecidas en octubre de 2018.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de septiembre de 2019.—**Carolina España Reina y Pablo Montesinos Aguayo**, Diputados.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Comisión de Cultura y Deporte

161/000168

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, a través de su Portavoz, Yolanda Díaz Pérez, de conformidad con lo establecido en el artículo 193 del Reglamento, presenta la siguiente Proposición no de Ley, para su debate en la Comisión de Cultura relativa a la rehabilitación del Pozo de Goiáns (Boiro-A Coruña).

Exposición de motivos

La torre de Goiáns, situada en el municipio de Boiro, es un símbolo del señorío que en el siglo XV regía buena parte del territorio interior y marítimo barbanzano. En el año 1999, sus actuales propietarios, descendientes del marqués de Revilla, pusieron a la venta tanto la construcción más emblemática que derribaran los irmandiños, como los inmuebles que a lo largo de los siglos fueron levantándose a su alrededor, así como los más de cien mil metros cuadrados de la finca donde se asienta el complejo arquitectónico.

Tanto el Pazo como la parcela fueron adquiridos por el grupo Eroski antes de la aprobación del Plan General de Ordenación Municipal de Boiro (año 2003). Antes de la aprobación en esta finca no se podía edificar, pero este plan facilita la operación urbanística en la parcela y el Pazo de Goiáns. Aquí se pretendía construir en la zona una gasolinera, un centro comercial y una urbanización de adosados con vistas al río Coroño. Así el Pazo quedaría con un uso hostelero según los planes iniciales de este grupo empresarial.

El Plan General de Ordenación Municipal de Boiro lo aprobó el Partido Popular en el año 2003, cuando ya perdieran las elecciones, y el Gobierno local estaba en funciones. A esto hay que añadir que este PGOM no contaba con el informe preceptivo de la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, un defecto de forma claramente «intencionado» que llegó incluso a ser el motivo de que el Plan General de Ordenación Municipal de Boiro fuera suspendido por el Tribunal Superior de Xustiza de Galicia.

Tras el cambio de gobierno local después de las elecciones municipales de 2003, el nuevo ejecutivo realiza una modificación parcial en el PGOM en la zona del Pazo de Goiáns para evitar que el grupo Eroski pudiera ejecutar su plan de destroz urbanístico que tenía proyectado para la zona.

El problema fue que, en ese momento, el grupo Eroski ya tenía unos derechos urbanísticos que le reconocía el propio Plan General de Ordenación Municipal, por lo el grupo propietario de la finca de Goiáns pretendía una fuerte indemnización económica. Durante varios años el gobierno municipal intentó llegar a un acuerdo con el grupo Eroski y permutar el Pazo y la finca de Goiáns por una parcela municipal que estaba más céntrica del casco urbano de Boiro para evitar la indemnización que el ayuntamiento tendría que pagar y que repercutiría en todas las vecinas y vecinos, que verían mermados los ingresos públicos para el beneficio del pueblo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 46

Finalmente, en el año 2010, el Gobierno central, vía una enmienda parcial presentada a la Ley de Presupuestos Generales del Estado, aprobó una partida económica por importe de 4.000.000 de euros, que permitió la compra del Pazo y la finca de Goiáns. En el verano de 2010, el Ayuntamiento de Boiro y el Ministerio de Cultura firmaron un convenio para su adquisición para fines culturales y patrimoniales. Desde ese momento el Pazo de Goiáns es propiedad pública.

Un año después, en 2011, se vuelve a aprobar una partida presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado, esta vez de 500.000 euros, para poder ejecutar las medidas inmediatas de protección y seguridad del Pazo (cubrición de techos y sustitución de puertas y ventanas). Incluso se había conseguido la aprobación del proyecto de rehabilitación del Pazo por parte de la Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia.

Pero en junio de 2011, tras la celebración de las elecciones municipales, el Partido Popular vuelve a acceder al gobierno local y, por un lado, el citado proyecto cae en saco roto, y por el otro, la enmienda que ya se había aprobado en el Congreso de los Diputados nunca se llega a ejecutar. El Partido Popular, una vez más, se permitió el lujo de no reclamar un dinero que era del pueblo de Boiro y para el pueblo de Boiro.

Durante todo este tiempo el Partido Popular de Boiro no gestionó ni un solo euro para la rehabilitación del Pazo de Goiáns. Su intención es encontrar un modelo de gestión privada para explotar el edificio y la parcela —aunque afortunadamente se encuentran con la limitación de la incompatibilidad entre el uso cultural blindado en el convenio que en su día firmó el Ayuntamiento con el Ministerio de Cultura— y una explotación de tipo económico.

Estos años de abandono se han hecho notar en el saqueo interior del pazo, la caída de tejados, la invasión de maleza en la extensa finca, la rotura de elementos decorativos del exterior y preocupantes heridas en los muros de la mismísima torre.

El anterior ejecutivo local, del PP, pretendió conseguir la declaración de ruina del inmueble para volver a negociar con él. Un ejemplo más de esta actitud de dejadez, quizás intencionada, fue que varios accidentes automovilísticos derrumbaron parte del muro exterior de la finca, y el ayuntamiento ni siquiera haya reclamado su arreglo a las compañías aseguradoras de los causantes del daño.

Estamos ante un atentado patrimonial y paisajístico de una zona que es propiedad de las vecinas y los vecinos de Boiro, y es para el uso del pueblo para el que debemos recuperar y rehabilitar este inmueble.

Debemos señalar que existe un Reglamento de Disciplina Urbanística, que se aplica a todo el mundo, y que indica que cualquiera que tenga un inmueble u otro tipo de edificación en un estado de abandono similar al que se encuentra en estos momentos el Pazo de Goiáns, sería automáticamente sancionado. Sin embargo, aquí no sucede eso, y los que tienen que velar por el cumplimiento de las normas actúan en sentido contrario, parece que ellos no tienen que ser ejemplares.

Asimismo, el anterior alcalde de Boiro, el popular Juan José Dieste Ortigueira, ha llegado a afirmar en los Plenos de la Corporación Municipal que la rehabilitación del Pazo de Goiáns sería inasumible porque su coste superaría los seis millones de euros; una mentira más, ya que no existe ningún proyecto que indique que el coste se acerca a esa cantidad.

Sin embargo, sí existen informes técnicos que valoran la rehabilitación del inmueble en torno a 1.400.000 euros, casi cuatro veces menos del coste indicado por el exregidor boirense.

En la actualidad, el Pazo de Goiáns solo se abre una vez al año, con motivo de la Romería das Letras Galegas que organiza la Asociación Cultural Barbantia. El resto del año permanece cerrado al público.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a proceder a la rehabilitación del Pazo de Goiáns (Boiro) para su uso y disfrute social, ya que es patrimonio cultural, paisajístico y social de propiedad pública.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Yolanda Díaz Pérez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

161/000200

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 al Camino Real de Guadalupe, para su debate en la Comisión de Cultura y Deporte.

Exposición de motivos

El Camino Real de Guadalupe fue el camino de peregrinación más popular durante tres siglos. Miles de peregrinos se desplazaban a lo largo del año desde muy diferentes puntos de la geografía española pasando por el centro de Talavera de la Reina. Esos caminos eran denominados en aquella época «caminos reales», vías de comunicación que pertenecían al Rey y que por tanto no podían ser enajenadas, ni roturadas, ni invadidas.

El Camino Real de Guadalupe tiene dos orígenes: Madrid y Toledo. El trayecto desde Madrid suma 257 km en total, pasando por Alcorcón, Móstoles y El Álamo, entre otros municipios, antes de unirse con la variante de Toledo en La Mata. Desde La Mata viene hasta Talavera de la Reina, pasando por Alberche, Calera y Chozas, Oropesa, Alcolea de Tajo, Puente del Arzobispo, Villar del Pedroso, Carrascalejo y Navatrasierra.

Esta ruta, ya utilizada como vía de comunicación por los romanos y más tarde por los árabes, tuvo un papel determinante a partir de la construcción del monasterio de Guadalupe en el siglo XIV, fundamentalmente en las peregrinaciones que lo unían con Castilla; siendo una de las rutas más frecuentadas desde la Baja Edad Media, con su mayor apogeo entre los siglos XV y XVI.

Múltiples viajeros ilustres fueron dejando constancia, en distintas épocas, de los lugares que recorrieron y visitaron en sus largos viajes por el Camino Real; aquellos parajes, veredas, ventas y villas que componían el trazado histórico de nuestra ruta y que han sido de gran utilidad para, trasladándolos y adaptándolos en la medida de lo posible, reconstruir el Camino.

Alfonso XI y su hijo Pedro I favorecieron la creación del Priorato Secular de Guadalupe y la construcción de un santuario para peregrinaciones, afianzando así esta ruta, con hospital, colegios, hospedería y otros servicios. Serían los Reyes Católicos los artífices de la consolidación del Camino Real; se cuentan como dieciséis las veces que la reina viajó hasta Guadalupe, de las que al menos en siete ocasiones utilizó este camino. La designación como Camino Real se consolida en la España de los Austrias, por haber sido protegido y utilizado por sus diferentes monarcas.

Llegaron en peregrinaje personalidades religiosas, como San Pedro de Alcántara, Santa Teresa de Jesús y San Francisco de Borja. Cristóbal Colón trajo aquí a bautizar a los indios Cristóbal y Pedro; posteriormente, Miguel de Cervantes vino a ofrecer sus cadenas a la Virgen tras ser liberado de las mazmorras de Argel. Hasta finales del siglo XVII conservó Guadalupe su carácter peregrino y de centro espiritual del reino, pues gozó del aprecio de la casa de los Austrias.

La Asociación de Vecinos Fray Hernando de Talavera ha puesto en marcha un proyecto que tiene como objetivo la recuperación del Camino Real de Guadalupe, uno de los elementos histórico-cultural-espiritual más característico de nuestras comarcas, y su ampliación a aquellas otras localidades y provincias implicadas en el mismo.

Se trata de un plan de futuro con un peso destacado en el desarrollo económico, cultural y social. De acuerdo a los problemas y activos detectados en la comarca, las prioridades y valores sobre los que debe fundamentarse el desarrollo de este proyecto, de manera integral, son los siguientes: potenciar la mejora urbana y atracción demográfica de las comarcas que atraviesa, frenar el estancamiento, la recesión y la despoblación, diversificar la economía, crear ciudades y pueblos equilibrados en cuanto a las dotaciones e infraestructuras públicas, potenciar el valor turístico del grupo de municipios del recorrido, la diversificación de la oferta turística, así como fomentar la participación vecinal y de los agentes y colectivos en las decisiones públicas.

Desde su puesta en marcha, y con la participación de los ayuntamientos, han conseguido la señalización, impulso y difusión del Camino Real de Guadalupe a su paso por Madrid, Alcorcón, Móstoles, Navalcarnero, El Álamo, Casarrubios del Monte, Valmojado, Las Ventas de Retamosa, Camarena, Fuensalida, Novés, Torrijos, Gerindote, Carmena, La Mata, Escalonilla, Burujón, Albarreal de Tajo, Toledo,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 48

Aranjuez, Titulcia, Erustes, Cebolla, Montearagón, Talavera de la Reina, Alberche del Caudillo, Calera y Chozas, Alcañizo, Oropesa, Alcolea de Tajo, El Puente del Arzobispo, Villar del Pedroso y Carrascalejo.

Se han colocado hitos kilométricos generales desde el Monasterio de los Jerónimos en Madrid hasta el Monasterio de Santa María de Guadalupe en Guadalupe (Cáceres), un total de 257 mojones de granito toledano con azulejería de Talavera de la Reina y Puente del Arzobispo. Se han señalizado con postes de madera en cada una de las bifurcaciones que encuentra el camino a su paso, con un total de 459.

Se ha construido un Monumento al Camino de Guadalupe de ladrillo y con motivos cerámicos de singular belleza en Talavera de la Reina y Puente del Arzobispo. Se ha implantado un pasaporte oficial similar al del Camino de Santiago para ser sellado a su paso por las distintas localidades. Asimismo, se ha puesto a disposición de los peregrinos un diploma al que se tiene derecho al realizar el camino desde Talavera y su comarca, del mismo modo que se han distribuido sellos oficiales en los lugares de paso. Se ha creado una plataforma de difusión a través de redes sociales para animar a caminantes, ciclistas y jinetes de toda España para realizar el Camino.

Se ha potenciado y coordinado la apertura de albergues municipales gratuitos: ya están funcionando en Torrijos, Noves, Talavera de la Reina, Oropesa, Villar del Pedroso y La Calera.

El Proyecto Guadalupe de señalización y difusión del Camino Real de Guadalupe, Madrid-Guadalupe 257 kilómetros es un ejemplo de iniciativa popular donde se han implicado 33 municipios, que afecta a tres provincias, Madrid, Toledo y Cáceres y tres comunidades autónomas, Madrid, Castilla-La Mancha y Extremadura, que ha movilizado a miles de peregrinos y cuyos objetivos económicos y de desarrollo social y turístico son vitales para frenar la progresiva despoblación de municipios y comarcas de las zonas rurales deprimidas que atraviesa el Camino.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Elaborar un Proyecto Estatal de Desarrollo del Camino Real de Guadalupe.
2. Apoyar la implantación y el desarrollo del Proyecto del Camino de Guadalupe de la Asociación de vecinos Fray Hernando de Talavera de la Reina.
3. Dotar una partida presupuestaria para elaborar el Proyecto, desarrollar las infraestructuras necesarias en todo el trazado y promocionar el Camino Real de Guadalupe.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Carmen Riobos Regadera, Vicente Tirado Ochoa, Alberto Casero Ávila y Antonio González Terol**, Diputados.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Comisión de Economía y Empresa

161/000173

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular, 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 las monedas conmemorativas del Patrimonio de la Humanidad de la ciudad de Lugo, para su debate en la Comisión de Economía y Empresa.

Exposición de motivos

La Ruta Jacobea Primitiva, también conocida como Camino Primitivo, es el Camino de Santiago que discurre por el interior de Asturias y Galicia. Se trata de la primera ruta de la que se conservan referencias históricas, que se remontan al siglo IX, cuando el monarca Alfonso II el Casto realizó este trayecto para visitar el sepulcro del Apóstol, que acababa de ser descubierto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 49

Pese a su dureza, pues mantiene el trazado original, cada año es mayor el número de peregrinos que eligen esta ruta para llegar a Compostela. El trayecto se inicia en Oviedo y entra en Galicia por A Fonsagrada, en Lugo, para llegar a la capital de la provincia. Lugo es el primer punto del Camino Primitivo desde el que se puede obtener la preciada «Compostela», un aspecto muy valorado por muchos peregrinos a la hora de organizar su recorrido, para poder entregar en la ciudad compostelana su credencial sellada.

Por otra parte, la ciudad de Lugo posee numerosos restos arqueológicos y, sobre todo, su emblema monumental por la que es conocida, su muralla romana, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en el año 2000, título del que también gozan la Catedral y el propio Camino Primitivo, tras la ampliación de bienes individuales (n.º ref. 669 bis-008) que la UNESCO realizó del Patrimonio de la Humanidad de los Caminos de Santiago de Compostela, en 2015.

Precisamente la ruta en Lugo se inicia saliendo por su muralla romana, por la puerta de Santiago hasta el puente romano sobre el Miño. El Camino Primitivo continúa por tierra lucense, hasta unirse con el Camino Francés, realizando toda la ruta hasta Compostela en solo cuatro o cinco etapas.

Desde el año 2003, la nueva normativa en relación con las monedas conmemorativas y de colección, de conformidad con la terminología utilizada en las disposiciones y normativa europea, establece que, «a partir de enero de 2004, se denominarán monedas conmemorativas en euros, las monedas de 2 euros destinadas a la circulación, cuya cara nacional será diferente a la habitual y estarán destinadas a conmemorar un acontecimiento o personalidad relevante. Dichas monedas se emitirán con la periodicidad, el volumen y en las condiciones requeridas por su normativa europea».

Así, desde el año 2010, de acuerdo con la Orden EHA/3423/2009, de 9 de diciembre, se iniciaba la emisión de monedas conmemorativas destinadas a conmemorar bienes o lugares incluidos en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

Por monedas conmemorativas se entienden las monedas destinadas a la circulación cuya finalidad sea conmemorar un hecho concreto. Hasta la fecha los bienes o lugares representados han sido: Centro histórico de Córdoba; Alhambra, Generalife y Albaicín de Granada; Catedral de Burgos; Monasterio de San Lorenzo de El Escorial; Parque Güell; Altamira; Acueducto de Segovia; Santa María del Naranco; Casco histórico de Santiago de Compostela; Centro histórico de Ávila, y, para el año 2020, la arquitectura mudéjar de Aragón.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 4 del Reglamento (UE) número 651/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2012, relativo a la emisión de monedas en euros, cada Estado miembro cuya moneda sea el euro solo podrá emitir dos monedas conmemorativas al año.

Por otra parte, el Reglamento (UE) n.º 729/2014 del Consejo, de 24 de junio de 2014, relativo a los valores nominales y las especificaciones técnicas de las monedas en euros destinadas a la circulación, regula los principios comunes de los diseños usados en las caras nacionales de las monedas en euros destinadas a la circulación y las normas para acuñar monedas conmemorativas.

El próximo año 2021 se celebra Año Xacobeo o Año Santo Jubilar Compostelano, momento de máximo apogeo del Camino de Santiago. Una ocasión adecuada para destacar el rico patrimonio monumental de la ciudad de Lugo.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Acordar la emisión, acuñación y puesta en circulación de monedas de 2 euros conmemorativas dedicada a los monumentos Patrimonios de la Humanidad de Lugo (Muralla, Catedral y Camino Primitivo), que se pongan en circulación durante el año 2021.

2. Realizar, acorde a las normas de diseño establecido en los Reglamentos Europeos, y en colaboración con las administraciones locales y autonómicas, un concurso de ideas sobre el diseño de la moneda conmemorativa.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Joaquín María García Díez**, Diputado.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 50

Comisión de Sanidad, Consumo y Bienestar Social

161/000155

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley sobre el abordaje de la prevención y tratamiento del tabaquismo, para su debate en la Comisión de Sanidad, Consumo y Bienestar Social.

Exposición de motivos

El consumo de tabaco provoca al año 51.870 muertes en nuestro país. Muchos de estos fallecimientos ocurren en edades tempranas, pues una de cada cuatro muertes entre la población de 35 a 65 años es atribuida al tabaco. El tabaco es el responsable directo del 29 % de las muertes por enfermedad cardiovascular y del 30 % por cáncer. El tabaco también es responsable del 80 % de los casos de cáncer oral, que tiene una prevalencia de entre 1 y 5,2 casos por cada 100.000 habitantes en España, así como serios problemas relacionados con la salud bucodental. En definitiva, el tabaquismo continúa siendo la primera causa de años de vida perdidos, ajustados por discapacidad (AVAD) en España. El tabaquismo es además responsable del 6 % del gasto sanitario.

Según el II Informe de Evaluación del Impacto sobre la Salud Pública de la Ley 42/2010, de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta, suministro, consumo y publicidad de los productos del tabaco, las medidas previstas han tenido un impacto directo positivo importante en forma de disminución de ingresos hospitalarios por enfermedades respiratorias y cardiovasculares, reducción de la mortalidad por infarto y de nacimientos prematuros con bajo peso. En el ámbito de la hostelería, en particular, han disminuido los niveles de nicotina ambiental y de partículas (exposición pasiva) hasta un 90 % en estos últimos años. Además, la aceptación y el apoyo social de estas medidas han sido elevadísimos, como se demuestra en diversas encuestas de opinión.

Sin embargo, la incidencia de las medidas adoptadas sobre la prevalencia del consumo de tabaco es todavía insuficiente, ya que dicha prevalencia en España permanece por encima de la media europea. Los últimos datos nacionales disponibles sobre prevalencia del tabaquismo (diario y ocasional) son de la Encuesta Europea de Salud en España de 2014 (EESE 2014) y de la Encuesta Nacional de Salud 2017 (ENSE 2017), que arrojan unas cifras todavía alarmantes: el 24,4 % de la población adulta es fumadora en España (28,2 % en hombres y 20 % en mujeres). La reducción respecto a la Encuesta Nacional de Salud en España 2011 (ENSE 2011), es de un 3,3 %; si bien el descenso es importante en hombres (-7,18 %), en mujeres se produce un incremento (2 %), fundamentalmente en el consumo ocasional.

Además, en la última Encuesta sobre Alcohol y otras Drogas en España (EDADES) 2017-2018, destaca el aumento del consumo de tabaco diario, el 34 % de la población adulta afirma haber consumido tabaco diariamente en los últimos 30 días, un 3,6 % más que en 2011. En términos generales, se comprueba una tendencia al aplanamiento en la tasa de prevalencia desde el año 2011. En todo caso, la tasa de prevalencia de fumadores en España destaca por ser significativamente superior a la de la mayoría de países europeos desarrollados, que está por debajo del 20 %.

También destaca la tasa de prevalencia entre los jóvenes de nuestro país. Casi el 20 % de jóvenes españoles de entre 15 y 24 años son fumadores habituales (20 % de chicos y 16 % de chicas). La tendencia también es a la baja, no debemos olvidar que según la encuesta ESTUDES 2016-2017, por primera vez, la edad media de inicio de consumo de tabaco se ha retardado ligeramente hasta los 14 años. Pero el tabaco continúa siendo la segunda droga más extendida entre los estudiantes de 14 a 18 años, registrándose que el 38,5 % de los alumnos han fumado tabaco en alguna ocasión en su vida. Y el 47,8 % de los escolares vive en hogares donde se fuma a diario.

Este progresivo menor efecto sobre la reducción del tabaquismo conforme pasan los años tras la entrada en vigor de la Ley, se muestra también en los datos de ventas de productos del tabaco. Tras las fuertes bajadas de ventas experimentadas en los tres años posteriores a la Ley (superiores al 12 % en 2012 y 2013), desde el año 2014 las ventas de cigarrillos se han prácticamente estabilizado. Aunque el consumo de cigarrillos haya caído, no ha sido así el consumo de tabaco, ya que muchos de esos fumadores que antes compraban cigarrillos se pasaron a otras modalidades más baratas, especialmente

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 51

al tabaco de liar, cuyo consumo ha crecido un 43 % desde el inicio de la crisis. Existe evidencia sobre la eficacia de la aplicación e incremento de impuestos para reducir su consumo y sufragar los gastos sociales que supone.

En general, los datos sobre percepción social del cumplimiento de la Ley son positivos, pero la información sobre su vigilancia y la recepción y resolución de quejas por parte de las Comunidades Autónomas es muy incompleta e irregular, según el II Informe de Evaluación del Impacto sobre la Salud Pública de la Ley 42/2010. La percepción de cumplimiento es menor en relación a los recintos exteriores de los centros sanitarios y educativos, existiendo también estudios que indican un insuficiente incumplimiento de la normativa en las terrazas semiabiertas habilitadas de bares y cafeterías.

La Organización Mundial de la Salud estableció hace ya años su estrategia denominada «MPOWER» como marco de trabajo para las estrategias nacionales de prevención y eliminación del tabaquismo:

1. Monitor: Monitorizar el consumo de tabaco y las políticas de prevención.
2. Protect: Proteger a la población del humo ambiental de tabaco (HAT).
3. Offer: Ofrecer ayuda para dejar el tabaco.
4. Warn: Advertir de los peligros del tabaco.
5. Enforce: Hacer cumplir las prohibiciones sobre publicidad, promoción y patrocinio del tabaco.
6. Raise: Aumentar los impuestos al tabaco.

En noviembre de 2017 el Gobierno del Partido Popular, tras años de incumplimiento, aprobó el Real Decreto-ley 17/2017, de 17 de noviembre, por el que se modifica la Ley 28/2005, de 26 de diciembre, de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta, el suministro, el consumo y la publicidad de los productos del tabaco, para transponer la Directiva 2014/40/UE. Esta Directiva establece, además de la obligación de incluir nuevas advertencias sobre los perjuicios del tabaco en todos los envases de tabaco, requisitos de seguridad y calidad para los cigarrillos electrónicos y obligaciones de notificación de los nuevos dispositivos y productos relacionados con el tabaco. Con la transposición de la misma, el Gobierno se limitó a reformar la legislación española con los mínimos requerimientos, para evitar sanciones por el retraso acumulado, desaprovechando la modificación legal para dar pasos más firmes en defensa de la salud pública y la prevención del tabaquismo.

La OMS ha pedido a todos los países trabajar por la desnormalización del tabaco en la vida cotidiana. Hay que tener en consideración que la inmensa mayoría de los fumadores no fuman porque quieren, sino porque se inician en su consumo como consecuencia de usos sociales arcaicos o de una estrategia comercial de las compañías tabaqueras perfectamente diseñada y actualizada permanentemente con el fin de lograr la dependencia de nuevas generaciones de fumadores. Dos de cada tres fumadores actuales se han planteado dejar de consumir y, además, lo han intentado (EDADES 2017-2018).

Son muchos los sectores sociales que muestran su apoyo a desarrollar medidas en favor de proteger la salud de la ciudadanía, especialmente de los más vulnerables, prohibiendo el consumo de tabaco en los espacios cerrados reducidos (vehículos privados) playas, terrazas o el conjunto de los recintos hospitalarios del país.

Por ello, y a pesar de los avances logrados en la prevención tanto del tabaquismo activo como del tabaquismo pasivo (exposición al «humo de segunda mano»), es necesario continuar dando pasos hacia delante hasta la desnormalización del tabaquismo en la sociedad.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados, de acuerdo con las indicaciones del Convenio Marco del Control del Tabaco de la Organización Mundial de la Salud que fue firmado por España en 2003 y ratificado en 2005, insta al Gobierno a:

1. Promover medidas que garanticen la protección de la salud del menor frente al tabaco y productos y dispositivos relacionados, limitando su consumo en espacios restringidos o en actividades abiertas con gran presencia de menores, y reforzar la prohibición de venta a menores de tabaco y productos relacionados.

2. Adoptar un plan de trabajo para la monitorización periódica y sistemática del consumo y efectos del tabaquismo en el seno del Observatorio de Salud, en el que se integró en 2014 el Observatorio para la Prevención del tabaquismo creado por la Ley 42/2010.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 52

3. Poner en marcha las líneas de actuación para la prevención del tabaquismo, consensuadas con las comunidades autónomas, con medidas como la financiación de los medicamentos para la deshabituación tabáquica en el ámbito del Sistema Nacional de Salud o el fomento de la sensibilización y formación de los profesionales sanitarios, especialmente en el ámbito de la atención primaria. Y facilitar el acceso de la población fumadora a servicios sanitarios entrenados en el abordaje del consumo de tabaco y en el tratamiento del tabaquismo.

4. Promover nuevas campañas de comunicación, segmentadas según perfiles de la población para la prevención del hábito tabáquico de carácter estatal, en colaboración con las comunidades autónomas en sus respectivos territorios, que aborden entre otras cuestiones las implicaciones que tienen para la salud las nuevas formas de consumo de tabaco y productos relacionados, concretamente de los vaporizadores, los cigarrillos electrónicos, el tabaco calentado y las pipas de agua.

5. Adoptar, en colaboración con las comunidades autónomas, criterios comunes y planes de vigilancia para el cumplimiento de la Ley 28/2005, mejorando el sistema de información actual claramente incompleto y reforzando la labor inspectora en áreas donde se haya detectado un menor cumplimiento y una mayor exposición al humo ambiental del tabaco.

6. Reforzar el control sobre el cumplimiento de la Ley 28/2005, que garantice lo contenido respecto de las prohibiciones sobre publicidad, promoción y patrocinio del tabaco y productos y dispositivos relacionados.

7. Disminuir la accesibilidad al tabaco y productos relacionados en particular para los más jóvenes y menores de edad, armonizando en el seno de la Unión Europea la fiscalidad de todos los productos del tabaco y dispositivos relacionados, y haciéndola similar a los países más desarrollados de nuestro entorno.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de septiembre de 2019.—**Ana Prieto Nieto**, Diputada.—**Rafael Simancas Simancas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/000166

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 al desarrollo de la seguridad del paciente en el Sistema Nacional de Salud, para su debate en la Comisión de Sanidad, Consumo y Bienestar Social.

Exposición de motivos

La seguridad es, junto con la calidad, la cohesión y la equidad en la asistencia, una de las características que más se atribuyen al Sistema Nacional de Salud; una de las principales razones, junto con las referidas y otras como la optimización de los recursos disponibles, por las que el propio Sistema Nacional de Salud es considerado como un referente y un modelo a seguir en todo el mundo.

Si se profundiza en el concepto y se orienta hacia los pacientes —que son la verdadera razón de ser del sistema sanitario—, la seguridad es una «dimensión esencial de la calidad asistencial» e «implica desarrollar estrategias para reducir el daño innecesario al paciente asociado a la asistencia sanitaria». Así se contempla en la «Estrategia de Seguridad del Paciente en el Sistema Nacional de Salud 2015-2020», que tomó el testigo de la estrategia homónima iniciada en 2005 y que fue aprobada en el pleno del Consejo interterritorial del Sistema Nacional de Salud celebrado el 29 de julio de 2015 con la voluntad de ser «un elemento de referencia para la mejora de la seguridad del paciente, teniendo en cuenta las evidencias disponibles de las recomendaciones efectuadas, la factibilidad de su implementación, la equidad y la sostenibilidad del sistema».

La Estrategia de Seguridad del Paciente 2015-2020 tiene la misión de «establecer objetivos y recomendaciones orientados a minimizar los riesgos asistenciales y reducir el daño de la asistencia sanitaria» y el propósito general de «mejorar la seguridad del paciente en todos los niveles y ámbitos asistenciales», contemplando para ello como líneas estratégicas el impulso de una cultura de seguridad ligada a factores humanos y organizativos, la implementación de prácticas clínicas seguras, la mejora en

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 53

la gestión del riesgo y el desarrollo de sistemas de notificación y aprendizaje de los incidentes, el aumento de la participación de los pacientes y los ciudadanos en el mantenimiento de su propia seguridad, la apuesta por la investigación en la seguridad del paciente y la participación en iniciativas internacionales.

Iniciativas de reciente aprobación, plenamente alineadas y complementarias a la Estrategia de Seguridad del Paciente 2015-2020, son el «Convenio marco de colaboración entre el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad y la Plataforma de Organizaciones de Pacientes» —suscrito en 2017, contempla la colaboración para hacer efectiva la implicación de «los pacientes en la seguridad del paciente como parte esencial en la gestión de riesgos asociados a la asistencia sanitaria»—, el «Plan estratégico y de acción para reducir el riesgo de selección y diseminación de la resistencia a los antibióticos» —que fue aprobado por el mencionado Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud y la conferencia sectorial del Ministerio de Agricultura en junio y julio de 2014, respectivamente—, el Compromiso por la Calidad de las Sociedades Científicas en España —impulsado por el Ministerio de Sanidad con las sociedades científicas en 2013 para disminuir la utilización de intervenciones sanitarias innecesarias, entendiendo por innecesarias aquellas que no han demostrado eficacia, tienen efectividad escasa o dudosa, no son coste-efectivas o no son prioritarias— o la creación de la Red de Escuelas de Salud para la Ciudadanía y de la Red Española de Agencias de Evaluación de Tecnologías Sanitarias y Prestaciones del Sistema Nacional de Salud —creadas ambas también por el Ministerio de Sanidad en 2012 desde la total colaboración con las Comunidades Autónomas—.

No obstante, contando con que el «riesgo cero» no existe y teniendo en cuenta que no ha trascendido públicamente avance alguno en la implementación de la Estrategia de Seguridad del Paciente 2015-2020 desde el cambio en el Gobierno de España acontecido en junio de 2018, instituciones del ámbito sanitario como la Organización Médica Colegial (OMC), la Sociedad Española de Medicina de Urgencias y Emergencias (Semes), la Sociedad Española de Medicina Familiar y Comunitaria, la Sociedad Española de Calidad Asistencial y la Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria (Sespas), entre otras, manifiestan la necesidad de intensificar los trabajos y de continuar procurando avances que reduzcan los daños que puedan derivarse del diagnóstico, de la prevención, del tratamiento y del alivio de la enfermedad en la práctica asistencial hasta los índices más reducidos que resulte posible.

En el caso concreto de la OMC y de Sespas —que cuantifican en un 9,3% los pacientes que sufren algún tipo de efecto adverso relacionado con intervenciones quirúrgicas, infecciones nosocomiales o consumo de medicamentos—, pidieron en enero de este mismo año al Gobierno, junto con Semes, nuevas medidas para paliar el impacto de la iatrogenia y los efectos de la denominada medicina defensiva, destacando además la relevancia de que el Ejecutivo apruebe cuanto antes el baremo de daños derivados de la asistencia sanitaria para incrementar la seguridad jurídica y reducir la variabilidad en la fijación de las indemnizaciones.

Por todo ello, desde las buenas prácticas y las experiencias de éxito existentes tanto en el ámbito nacional como en el internacional, y en el contexto del Día Internacional de la Seguridad del Paciente que se conmemora cada 17 de septiembre.

El Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a desarrollar nuevas medidas, en el marco de la “Estrategia de Seguridad del Paciente en el Sistema Nacional de Salud 2015-2020” y en total coordinación con las Comunidades Autónomas, las asociaciones de pacientes, los colegios profesionales y las sociedades científicas, para desarrollar la seguridad del paciente y mejorar la prevención y la reducción de los daños derivados de la asistencia sanitaria.

Junto con el aumento de los recursos destinados actualmente a la promoción de la seguridad de los pacientes, las medidas que desarrolle el Gobierno deberán incrementar el protagonismo de la propia seguridad en todas las políticas de salud; fortalecer los sistemas de investigación, información y notificación de incidentes y efectos adversos, y favorecer las evaluaciones periódicas de las iniciativas preventivas y de control, garantizando la transparencia y la publicación de los resultados que se obtengan.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**José Ignacio Echániz Salgado** Diputado.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 54

161/000184

Doña María Reyes Romero Vilches, doña Rocío de Meer Méndez, doña María de la Cabeza Ruiz Solás y doña Macarena Olona Choclán, en su condición respectivamente de Diputadas y Portavoz Adjunta del Grupo Parlamentario VOX (GPVOX), al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente Proposición no de Ley para el reconocimiento público de don Amancio Ortega Gaona para el bienestar social de los españoles.

Exposición de motivos

El llamado «Estado del Bienestar» tiene un coste creciente para las arcas públicas en España como resultado de varios factores: el envejecimiento de la población, el debilitamiento de la familia y la mayor conciencia social de la responsabilidad que tienen los poderes públicos con las personas desvalidas. Las necesidades son crecientes y los recursos son siempre limitados.

En este sentido, nos parece ejemplar el comportamiento de determinadas personas que, no teniendo ninguna obligación jurídica, aportan generosamente recursos privados para la financiación de actividades sociales, tanto en el campo de la Sanidad como la de la Educación, por un espíritu solidario y desinteresado.

Por todo lo anterior, el Grupo Parlamentario VOX, presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«Propone que el Congreso de los Diputados, como representante del pueblo español, exprese el reconocimiento de toda la sociedad a don Amancio Ortega Gaona, por sus recientes y generosas donaciones en favor del bien común y de los intereses generales.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**María de los Reyes Romero Vilches, Rocío de Meer Méndez y María de la Cabeza Ruiz Solás**, Diputadas.—**Macarena Olona Choclán**, Portavoz del Grupo Parlamentario VOX.

Comisión de Ciencia, Innovación y Universidades

161/000163

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 la modificación del Real Decreto 1086/1989, de 28 de agosto, sobre retribuciones del profesorado universitario, para reconocer el nivel administrativo correspondiente a la responsabilidad desempeñada por los cuerpos nacionales de Catedrático de Universidad y Profesor Titular de Universidad respectivamente y a la cualificación académica requerida para el acceso a dichos cuerpos, para su debate en la Comisión de Ciencia, Innovación y Universidades.

Exposición de motivos

El Real Decreto 1086/1989, de 28 de agosto, sobre retribuciones del profesorado universitario establece los niveles de complemento de destino del cuerpo de Catedráticos de Universidad en el 29 y el de Profesores Titulares de Universidad en el 27.

La formación requerida para el acceso a ambos cuerpos es la más exigente de la Administración Pública española, precisando como condición necesaria, aunque no suficiente, estar en posesión del máximo grado académico, el título de doctor.

Asimismo, es importante señalar que tanto los Profesores Titulares de Universidad como los Catedráticos son los miembros de los cuerpos nacionales de funcionarios que son sometidos a lo largo de su carrera a continuos controles y evaluaciones, tanto en el aspecto docente como en el investigador, sin

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 55

que los resultados de dichas evaluaciones tengan una incidencia directa en una progresión de dicha carrera profesional, que realmente no existe como tal.

Por otra parte, la responsabilidad del profesor de Universidad es una de las más relevantes que se pueden ostentar desde la función pública: la formación de los titulados superiores, la transmisión del conocimiento y el desarrollo de la investigación científica, aspectos estos últimos, en los que en España tienen un protagonismo principal los profesores universitarios.

Baste recordar algunos datos, recogidos en el Informe «La Universidad Española en Cifras 2016/2017» para establecer ese papel protagonista de la Universidad en la investigación y la aportación social que supone, en tanto que «según la base de datos SCOPUS, se mantiene estable, desde 2011, su cuota del 3,2 % en la producción científica mundial, más que duplicando la participación de España en el PIB mundial, que es del 1,4 % según el FMI para 2017.

Las universidades públicas y privadas y todas las áreas científicas participan en este esfuerzo colectivo que ha situado al país en el ámbito de la producción científica por encima de su tamaño en términos de relación con el PIB mundial.

Como viene sucediendo ininterrumpidamente desde hace más de una década, la producción científica de la universidad española ha seguido incrementándose durante 2016.

La calidad de la producción científica de la universidad española y su impacto han seguido mejorando en 2016, como ha sucedido ininterrumpidamente en el transcurso de los últimos diez años. Las publicaciones de artículos científicos producidos en revistas del primer cuartil (las del mayor impacto científico) se han ido incrementando desde el 47 % del año 2005, hasta alcanzar el 54 % en 2016. En los últimos diez años (2007 a 2016) las universidades españolas han registrado una importante mejora de su productividad científica, incrementando un 87 % la producción de artículos científicos y un 13 % la proporción de los mismos que se publican en revistas científicas del primer cuartil. Los sistemas universitarios regionales presentan diferentes intensidades de su actividad investigadora. Si se analiza el peso de la actividad científica de los diferentes sectores de enseñanza superior regionales, en el que se inscriben las universidades y constituyen, en la práctica, los únicos agentes productores de Ciencia en dicho sector, y se ponen en relación con la participación en el PIB de cada territorio, podemos observar diferentes intensidades de actividad y calidad científica».

Sin embargo, por diferentes motivos, estos cuerpos nacionales no tienen la correspondencia de niveles con otros funcionarios de cualificación equivalente. A eso se añade la imposibilidad de incrementar el nivel dentro del mismo cuerpo a través de una carrera profesional.

Sin perjuicio de la existencia presente o futura de otros incentivos y reconocimientos que evalúen, estimulen y mejoren la calidad en el desempeño de la función, el establecimiento o asignación de nivel 30 y 28 en el complemento de destino para el caso del cuerpo de Catedráticos de Universidad y de Profesores Titulares de Universidad, respectivamente, equiparándolos a otros altos funcionarios de la Administración, supone un justo reconocimiento a su cualificación profesional.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Modificar el Real Decreto 1086/1989, de 28 de agosto, sobre retribuciones del profesorado universitario, para adaptarlo a las responsabilidades y cualificaciones del profesorado numerario de Universidad.
2. Establecer el nivel de complemento de destino 30 para los Catedráticos de Universidad y el nivel de complemento de destino 28 para los Profesores Titulares de Universidad, adaptando en consonancia con los nuevos niveles los componentes y complementos contemplados en el artículo 2 del citado Real Decreto.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Silvia Valmaña Ochaíta**, Diputada.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 56

161/000167

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 neutralidad institucional de la universidad española, para su debate en la Comisión de Ciencia, Innovación y Universidades.

Exposición de motivos

Los Claustros de la Universidad de Barcelona, la Universidad Politécnica y la Universidad Autónoma de Barcelona han aprobado en el último año declaraciones por la libertad de las personas que se encuentran en prisión preventiva y que están siendo juzgados en la Causa Especial número 20907/2017, en la línea iniciada anteriormente por alguna otra universidad.

La moción aprobada por la Universidad de Barcelona el 18 de diciembre pide, además, el archivo de las causas judiciales condenatorias contra miembros de la Universidad, así como dejar de considerar días festivos los días 12 de octubre, fiesta nacional de España, y 6 de diciembre, Día de la Constitución española, lo que se trata de una vulneración a la neutralidad político-institucional de dicha Universidad, arrogándose competencias que no le corresponden y saltándose el orden normativo vigente.

Esta sucesión de acciones ha pasado de tener un carácter anecdótico a la categoría de general, responde a un elemento coordinado a un uso partidario de las instituciones y falta al debido respeto que merecen todos los miembros de la comunidad universitaria, indistintamente de su ideología política.

En estos últimos días hemos asistido al anuncio del Consejero de Políticas Digitales y Administración Pública de un acuerdo de la Generalidad de Cataluña para permitir a los funcionarios públicos trabajar los días 12 de octubre y 6 de diciembre, fiestas nacionales en toda España.

Con las mociones aprobadas en las Universidades catalanas, en lugar de velar por la no discriminación por razón de opinión y de libertad ideológica, y por el pluralismo de la comunidad universitaria, los claustros universitarios hacen política partidaria y excluyente de más de la mitad de la sociedad catalana.

Actuaciones de esta índole, lejos de construir espacios de diálogo y lugares de debates críticos de la situación que se está viviendo en Cataluña, son un acicate a los actos antidemocráticos y sectarios de grupos que utilizan la violencia para acallar las voces de los que piensan de forma diferente.

No bastan los comunicados condenando acciones violentas, es una obligación de las instituciones anticiparse y prevenirlas. No es suficiente con las declaraciones tibias desmarcándose de los extremistas radicales que acosan en la Universidad a los disidentes, cuando se aplauden y asumen sus reivindicaciones y se hace apología de su ideario excluyente, de «cordones sanitarios» frente a los que defienden la Constitución, el imperio de la ley, y reivindican su españolidad como catalanes. En definitiva, la Universidad catalana no puede tomar partido por un sector apartando a todos los demás, sin reconocer ni proteger la pluralidad que hay en la sociedad, desde el respeto a los valores y a los principios de la Constitución, el valor fundamental del imperio de la Ley.

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 la no discriminación por razón de opinión y la libertad ideológica de todos los miembros de la comunidad universitaria.
2. Recordar, a través de los cauces de colaboración existentes, la obligación de los órganos de gobierno de las universidades de mantener la neutralidad institucional en sus pronunciamientos y actuaciones.
3. Denunciar los acuerdos de los Claustros de las Universidades por los que se aprueba la Declaración por la libertad de las personas que se encuentran en prisión preventiva y que están siendo juzgados en la Causa Especial número 20907/2017.
4. Condenar todas aquellas conductas que, directa o indirectamente, busquen dejar sin efecto el orden constitucional.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 57

5. Preservar y defender las competencias del Gobierno de España en materia laboral y, en concreto, las establecidas para fijar los festivos nacionales, así como hacer cumplir las disposiciones de la Ley 18/1987, de 7 de octubre, que establece el día de la Fiesta Nacional de España en el 12 de octubre.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Silvia Valmaña Ochaíta**, Diputada.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

161/000177

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común 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 la Comisión de Ciencia, Innovación y Universidades, relativa a la reducción de tasas universitarias.

Exposición de motivos

La educación pública y el acceso a la instrucción superior son, sin duda, dos de los principales instrumentos democráticos con los que cuenta nuestro país, pues contribuyen a corregir las desigualdades y alcanzar mayores cotas de progreso.

Las elevadas tasas universitarias, por el contrario, dificultan la consecución de este objetivo, convirtiendo la educación superior en un privilegio y obligando a muchos estudiantes a dejar de serlo por razones socioeconómicas.

El Real Decreto-ley 14/2012, de medidas urgentes de racionalización del gasto público en el ámbito educativo, supuso un importante aumento de las tasas universitarias. Si hasta entonces los estudiantes cargaban con alrededor del 15 % del coste real de la enseñanza con el pago de sus matrículas, este decreto abrió la puerta a que las Comunidades Autónomas elevaran el coste de las primeras matrículas hasta un 25 %, y el de las segundas y terceras matrículas hasta un 40 % y 75 %, respectivamente. Desde 2012 se estima que el precio de los estudios de grado se ha incrementado casi un 30 % de media en el conjunto de España.

Aunque con posterioridad se han llevado a cabo correcciones parciales de los precios, no se han recuperado los niveles previos a la crisis económica y las tasas universitarias siguen representando un obstáculo considerable para el acceso a la universidad. Según el informe Datos y Cifras del Sistema Universitario Español (Ministerio de Educación, Ciencia y Universidades, 2019), el precio público del crédito en el curso 2016-2017 para la primera matrícula ha sido de 18 euros en Grado, 25,4 euros en Máster habilitante y 33,9 euros en Máster no habilitante. Los precios varían ostensiblemente en función del grado de experimentalidad de las titulaciones y de la comunidad autónoma.

En segunda y posteriores matrículas, el sistema de precios públicos penaliza excesivamente al alumnado por falta de rendimiento sin tener en cuenta sus circunstancias. Además, en el curso 2017-2018 la tutela académica para elaborar la tesis doctoral se ha incrementado en un 0,7 % con respecto al curso anterior y se sitúa en 225,4 euros de media.

Al precio de las matrículas hay que añadir otros gastos asociados a estudiar, los costes de residencia, transporte y manutención y el llamado coste de oportunidad, esto es, la imposibilidad de obtener ingresos por no incorporarse al mercado de trabajo, de creciente relevancia a tenor de las nuevas metodologías de evaluación. Esta realidad, unida al consabido deterioro del sistema de becas y ayudas, ha minado la igualdad de oportunidades en el acceso a la universidad pública.

La Conferencia de Rectores de las Universidades Españolas, en su Decálogo de las universidades españolas a los partidos políticos para mejorar la Educación Superior, publicado el pasado 22 de abril de 2019, sostiene que «la actual política de becas y ayudas a los estudios no garantiza que nadie quede excluido del acceso a los estudios superiores por razones exclusivamente económicas», por lo que reclama un aumento de las becas y ayudas al estudio y la reducción de los precios de las matrículas públicas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 58

Teniendo en cuenta todo esto, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Derogar el Real Decreto-ley 14/2012, devolviendo los precios de grados y másteres a los niveles anteriores a 2012 en todos los supuestos.
2. Garantizar el acceso a la educación superior como un derecho al alcance de toda la sociedad, articulando los mecanismos legales para que nadie pueda quedar excluido por razones económicas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Javier Sánchez Serna**, Diputado.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

161/000178

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común 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 la Comisión de Ciencia, Innovación y Universidades y en la Comisión de Igualdad, relativa a la promoción de las carreras científicas entre las niñas, así como a la investigación de las condiciones de desigualdad que existen para las mujeres en la ciencia.

Exposición de motivos

La desigualdad de género aún presente en nuestra sociedad tiene su reflejo también en el ámbito académico y científico. En España ya se ha alcanzado la paridad de género en el estudiantado universitario, siendo superior el porcentaje de mujeres en el alumnado de grado y, más aún, de máster, según las estadísticas oficiales. En el año 2017 en España el porcentaje de recursos humanos en ciencia y tecnología de mujeres era del 46,9%, y el de hombres del 39,9%. En 2017 el porcentaje de recursos humanos en ciencia y tecnología de mujeres de 15 a 74 años, que formaban parte de la población activa era del 46,9%, y el de hombres del 39,9% (Mujeres y hombres en España, 2018).

Pero, a pesar de ello, podemos comprobar cómo el porcentaje de mujeres va reduciéndose a lo largo de los distintos niveles de la carrera científica. Casi un 80 % de los cargos de dirección y cátedras de las universidades públicas están ocupados por hombres; de las 50 universidades públicas existentes en España solo ocho cuentan con una mujer como rectora; y peores porcentajes se hallan en la dirección de los Organismos Públicos de Investigación (OPI). La realidad de la gobernanza científico-académica revela la existencia de lo que popularmente se denomina «techo de cristal», es decir, segregación vertical.

Este fenómeno se ve acrecentado en el caso de las carreras científicas y de ingeniería, donde ni siquiera existe la paridad en los estudios, y la segregación vertical se suma la segregación horizontal. Según datos del Instituto de la Mujer, únicamente un 25,64 % del alumnado universitario que estudia ingeniería y arquitectura son mujeres.

Existen múltiples factores que explican estos dos fenómenos, todos ellos consecuencia de la desigualdad de género presente en nuestra sociedad. En primer lugar, la invisibilización de las mujeres que a lo largo de la historia se han dedicado y han hecho grandes aportaciones a la ciencia, junto con los roles tradicionalmente asignados a mujeres y hombres, dificultan el desarrollo vocacional hacia carreras del ámbito científico y tecnológico por parte de las niñas, provocando la segregación horizontal: hombres y mujeres acaban matriculándose habitualmente en carreras más acordes a los estereotipos de sus respectivos géneros.

En segundo lugar, el aún presente desequilibrio en el reparto de los cuidados y las dificultades para conciliar la vida personal y familiar con la profesional afectan especialmente a las mujeres, que en un fase de vital importancia para su formación y carrera como es la de la finalización del doctorado, donde se

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 59

deben tomar muchas decisiones, las condiciones laborales no son especialmente estables, se exige una alta productividad y pueden aparecer oportunidades de estancias en otros países, etc., acostumbra a coincidir con el momento en que muchas mujeres se plantean ser madres, cuestión que limita mucho la dedicación a su carrera científica, llegando a interrumpirla, en algunos casos de forma definitiva, algo que no ocurre con los hombres que deciden ser padres.

Por último, están todos los obstáculos habituales que las mujeres, como consecuencia de la desigualdad de género, se encuentran habitualmente a la hora de intentar acceder a puestos de mayor poder o responsabilidad: falta de oportunidades, escaso reconocimiento, prejuicios, etc.

Esto no significa que en las últimas décadas no se hayan hecho avances en lo que a la igualdad de oportunidades respecta, según datos del informe *She Figures 2018*, elaborado por la Comisión Europea y que recoge todas las estadísticas sobre igualdad de género en ciencia en los países de la UE, si se atiende a la evolución de los datos en los últimos años, se aprecia una inercia de mejora, aunque ésta es muy pequeña. Esto nos demuestra que las políticas de igualdad tienen un efecto positivo aunque lento, y que por ello es de vital importancia que se continúen aplicando medidas que ayuden a las mujeres científicas a desarrollar sus carreras en las mismas condiciones y con las mismas oportunidades que los hombres.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

- Fomentar y financiar estudios e investigaciones que identifiquen las barreras en el desarrollo de la carrera científica de las mujeres, los motivos del abandono y la implantación de medidas que garanticen la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.

- Poner en marcha un Plan Estratégico de Vocaciones Científicas y Tecnológicas contra la brecha de género.

- Introducir la perspectiva de género en el currículum de las asignaturas de ciencias en primaria y secundaria, revisando los temarios de las materias para incluir referentes de mujeres científicas en las diferentes áreas.

- Mejorar la paridad en investigadoras e investigadores principales de los proyectos financiados por el Plan Nacional de Investigación en sus distintas convocatorias.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Sofía Fernández Castañón y Javier Sánchez Serna**, Diputados.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

161/000179

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común 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 la Comisión de Ciencia, Innovación y Universidades, relativa a impulsar la investigación, el desarrollo y la innovación (I+D+i).

Exposición de motivos

Es posible que nos encontremos inmersos en el periodo más negro para la ciencia española desde el inicio de la democracia. El enorme esfuerzo realizado por el personal científico y las instituciones para situar al Estado español al nivel investigador que le corresponde por su nivel socioeconómico y cultural, ha sido revertido por un conjunto de contrarreformas basadas en la premisa de que la ciencia es un lujo que no nos podemos permitir en tiempos de crisis.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 60

En la década anterior a la crisis el Estado español había aproximado lentamente su inversión en investigación y desarrollo (I+D) a la media europea. Desde entonces, se abandonó esa trayectoria pasando del 1,39% del PIB alcanzado en 2010 al 1,23% en 2014, frente al 2,03% de media de la UE-28.

Entre 2010 y 2016, el Estado español redujo su inversión en I+D en 2.845 millones de euros (casi 900 millones en transferencias directas) y se perdieron más de 10.000 investigadores. El ingente esfuerzo para formar a este capital humano se ha dilapidado o simplemente regalado a nuestros países vecinos, que sí garantizan la continuidad de sus instituciones y sistemas. Aquí, por el contrario, parecemos incapaces de retener a una generación que había alcanzado niveles internacionales en su formación y experiencia profesional.

Estos recortes se llevaron a cabo a pesar de la elevada eficiencia de nuestro sistema de I+D. Los bajos salarios, la elevada precariedad laboral, la escasez de la financiación o el escaso interés empresarial privado, no impidieron a nuestra producción científica y tecnológica alcanzar niveles de eficiencia (productividad/euro) iguales o superiores a los de los países del G-8.

Los recortes han supuesto una grave descapitalización humana, logística y de infraestructuras en nuestro sistema de I+D. Se han cerrado definitivamente laboratorios e infraestructuras científicas que habían costado millones de euros y que volverá a costar millones recuperar, si algún día vuelven a estar disponibles. Además, la Fundación COTEC viene reiterando que la ejecución del gasto no financiero de I+D también se ha reducido, situándose en un 19,7% en 2018.

Nuestra I+D está herida de gravedad, y si no se cambia radicalmente el rumbo nuestros investigadores seguirán abandonando el país y la investigación estará condenada a la irrelevancia.

Esta situación se concretó en las movilizaciones del colectivo Carta por la Ciencia en 2013 y en el acuerdo parlamentario que suscribieron la mayoría de grupos parlamentarios de la Cámara, recogiendo el sentir ampliamente mayoritario de la comunidad científica.

Hoy, de nuevo, es fundamental lograr un compromiso de apuesta por la investigación, el desarrollo y la innovación. La media europea de gasto en I+D supera ya el 2% del PIB y continúa su línea ascendente con el objetivo de alcanzar el 3% en 2020. A tenor de todos los indicadores, existe una correlación directa entre el crecimiento económico en sectores intensivos en tecnología y el gasto interno en I+D.

Como ya se expresaba en el acuerdo parlamentario antes citado, es absolutamente urgente revertir este panorama y situar la investigación, el desarrollo y la innovación como una prioridad política y social para todo el país.

Por todo lo expuesto, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Establecer una planificación plurianual que permita la recuperación de los niveles de financiación pública de 2009 en I+D+i civil en los capítulos presupuestarios 1 a 7, garantizando una financiación sostenida que avance en el objetivo de alcanzar un porcentaje de los ingresos del Estado similar a la media europea.
2. Eliminar totalmente los límites a la tasa de reposición de empleo público en el sector de I+D, permitiendo la incorporación de nuevos recursos humanos de acuerdo con las necesidades reales del sistema de I+D+i y a su convergencia con Europa en el número de personal de investigación por habitante.
3. Establecer un compromiso plurianual que garantice la normalización y el cumplimiento de todas las actuaciones previstas en los correspondientes planes de investigación tanto en lo relativo a los plazos de sus convocatorias como de resolución de las mismas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de septiembre de 2019.—**Javier Sánchez Serna**, Diputado.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 61

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

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

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de septiembre de 2019.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Comisión de Fomento

181/000006

Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento

Diputada doña Roser Maestro Moliner

Dirigida al Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

Texto:

¿Contempla el Ministerio de Fomento incluir el ramal a Puerto de Sagunto en la red de Cercanías de la Comunitat Valenciana dando solución de movilidad a un núcleo de población de más de 45.000 habitantes?

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Roser Maestro Moliner**, Diputada.

181/000007

Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento

Diputada doña Eva García Sempere

Dirigida al Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

Texto:

¿Cuáles son las razones del Ministerio de Fomento que justifican la eliminación de varios servicios ferroviarios de Media Distancia en Andalucía?

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Eva García Sempere**, Diputada.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 62

181/000008

Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento

Diputada doña Eva García Sempere

Dirigida al Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

Texto:

¿Qué actuaciones tiene previstas el Ministerio de Fomento para paliar y reparar las consecuencias ecológicas, especialmente hídricas, que provocaron las obras en infraestructuras ferroviarias de alta velocidad de la línea Córdoba-Málaga, en el municipio malagueño del Valle de Abdalajís?

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Eva García Sempere**, Diputada.

181/000009

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento

Diputada doña Margarita Prohens Rigo

Texto:

¿Puede explicar el Sr. Ministro de Fomento si está de acuerdo con una normativa para limitar el número de cruceros que atracan en los puertos de Illes Balears, especialmente en el de Palma de Mallorca?

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Margarita Prohens Rigo**, Diputada.

181/000010

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento

Diputada doña Margarita Prohens Rigo

Texto:

¿Puede explicar el Sr. Ministro de Fomento si el Govern de las Illes Balears tiene competencias para limitar el número de cruceros que atracan en los Puertos de Illes Balears?

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Margarita Prohens Rigo**, Diputada.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 63

181/000011

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento

Diputada doña Margarita Prohens Rigo

Texto:

¿Puede explicar el Sr. Ministro si el Ministerio de Fomento tiene algún estudio o informe objetivo que relacione directamente el turismo de cruceros en los distintos Puertos del Estado con un aumento de la contaminación del agua, del aire o acústica?

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Margarita Prohens Rigo**,
Diputada.

181/000012

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento

Diputada doña Margarita Prohens Rigo

Texto:

¿Puede explicar el Sr. Ministro de Fomento cuál es el objetivo de las inversiones realizadas en los diferentes puertos de Mallorca, Menorca e Ibiza, que suman un total de 33 millones de euros en la última legislatura, para adaptar los mismos para que puedan atracar cruceros de gran eslora, inversiones realizadas por Autoridad Portuaria de Baleares, organismo que depende de Puertos del Estado?

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Margarita Prohens Rigo**,
Diputada.

181/000015

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento

Diputada doña Margarita Prohens Rigo

Texto:

¿Puede explicar el Sr. Ministro de Fomento con qué objetivo el Gobierno de España va a invertir 116 millones de euros en el Puerto de Palma de Mallorca para la llegada de cruceros?

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Margarita Prohens Rigo**,
Diputada.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 62

1 de octubre de 2019

Pág. 64

181/000016

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento

Diputada doña Margarita Prohens Rigo

Texto:

¿Puede explicar el Sr. Ministro de Fomento con qué objetivo ha previsto el Gobierno de España una inversión de 286 millones de euros en infraestructuras e instalaciones dedicadas a pasajeros en el periodo 2019-2020 de los que más de 219 millones serán propiamente para cruceros?

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de septiembre de 2019.—**Margarita Prohens Rigo**,
Diputada.

cve: BOCG-13-D-62