



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

VIII LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

14 de diciembre de 2007

Núm. 649

ÍNDICE

	<u>Páginas</u>
Control de la acción del Gobierno	
PROPOSICIONES NO DE LEY	
Pleno	
162/000646	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre la preservación de los espacios de la Guerra Civil que se encuentran en el País Valenciano 3
162/000647	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, para la creación de un Comité de Ética del Cuerpo de Policía Nacional y de la Guardia Civil 4
Comisión de Interior	
161/002478	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre la reforma, investigación y revisión de su situación de legalidad de organizaciones o partidos de extrema derecha 5
161/002483	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, para la creación de un Comité de Ética del Cuerpo de Policía Nacional y de la Guardia Civil 6
Comisión de Defensa	
161/002484	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, relativa a la suscripción de un convenio para el posible uso compartido de instalaciones pertenecientes a la Escuela Naval Militar de Marín 7
Comisión de Fomento y Vivienda	
161/002479	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el trazado ferroviario de alta velocidad Valencia-Castellón-Tarragona y la salida norte de Valencia 8
Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación	
161/002482	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC), sobre el establecimiento de objetivos de consumo de biocombustibles a alcanzar mediante cultivos autóctonos 9

	Páginas
161/002488 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre la declaración de España libre de transgénicos	10
Comisión de Medio Ambiente	
161/002481 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC), sobre incentivos con consecuencias ambientalmente negativas	11
Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico	
161/002480 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la voluntariedad de llevar pegada o en la documentación del vehículo la pegatina de la ITV	11
161/002487 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre la promoción de la instalación de dispositivos de manos libres en los automóviles	12
Comisión no permanente para las Políticas Integrales de la Discapacidad	
161/002477 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC), sobre la accesibilidad en los trenes y demás transportes públicos	13
161/002485 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, por la que se insta al Gobierno a que promueva en los órganos de decisión de la Unión Europea la adopción de una legislación específica sobre no discriminación e igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad	14
161/002486 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a garantizar el acceso de las personas con discapacidad en los trenes AVE y AVANT	15

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

Comisión de Interior	
181/003653 Pregunta formulada por el Diputado don José Luis del Ojo Torres (GP), sobre motivos por los que no se han ocupado las dependencias construidas por el Ayuntamiento de Capileira, en la provincia de Granada, para uso de la Guardia Civil	16
Comisión de Medio Ambiente	
181/003665 Pregunta formulada por la Diputada doña Celia Villalobos Talero (GP), sobre previsión del Ministerio de Medio Ambiente acerca de la solución del problema creado por las obras de los túneles del AVE en los acuíferos del Valle de Abdalajís	16

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA

Relación de preguntas para respuesta escrita que pasan a tramitarse como preguntas para respuesta oral en la Comisión de Medio Ambiente	16
---	----

Competencias en relación con otros órganos e instituciones

COMUNIDADES AUTÓNOMAS

093/000011 Convenio entre la Comunidad de Madrid y la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, para la renovación de la utilización de los títulos de abono transportes del Consorcio Regional de Transportes de Madrid en los desplazamientos entre ambas Comunidades	17
--	----

CONTROL DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIONES NO DE LEY

Pleno

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha acordado admitir a trámite, conforme al artículo 194 del Reglamento, las siguientes Proposiciones no de Ley y, considerando que solicitan el debate de las iniciativas ante el Pleno de la Cámara, disponer su conocimiento por éste, dando traslado al Gobierno, y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de diciembre de 2007.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

162/000646

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presenta la siguiente Proposición no de Ley, sobre la preservación de los espacios de la Guerra Civil que se encuentra en el País Valenciano, para su debate en el Pleno de la Cámara.

Últimamente, algunas instituciones locales y entidades privadas han comenzado a tomar la iniciativa con propuestas interesantes de recuperación de los entornos locales de la Guerra Civil mediante catalogaciones, actuaciones arqueológicas, obras de restauración y ambiciosos planes de divulgación de la memoria arquitectónica de privilegiados lugares de memoria de la contienda. En esta dirección hay que valorar las conocidas iniciativas de ayuntamientos como los de Castejón del Puente (Osco), Almedinilla y Luque (Córdoba), Lopera (Jaén), Arganda del Rey y los pueblos de la Sierra de Guadarrama (Madrid), el Campo de Gibraltar, Martinete (Lleida) o el proyecto colectivo Sierra y Libertad de La Gavilla Verde a la Serranía de Cuenca (Santa Cruz de Moyà), etc., que de forma aislada y con un esfuerzo admirable están recuperando trincheras, refugios y fortines, o los «espacios del maquis», por convertirlos en bienes de interés cultural y potenciar su visita como valor patrimonial, histórico y turístico. Esfuerzo que ha cobrado una dimensión superior con los proyectos de musealización de escenarios bélicos

tan conocidos como los que nos han quedado de las batallas del Ebro (los cinco pueblos de la comarca tarraconense de la Tierra Alta y el Centro de Estudios de la Batalla del Ebro), Brunete, Belchite, Teruel, etc.

La situación del País Valenciano es muy diferente. A pesar de contar con un patrimonio mueble e inmueble de la guerra muy rico (varios aeródromos rurales, trincheras y búnkeres en zonas de vanguardia, como la Línea Defensiva XYZ, refugios antiaéreos urbanos, fortines en zonas costeras, fábricas de armamento, Museo Militar de Valencia, etc.), aún no se ha conseguido una conciencia de aquello que significa su valor histórico, patrimonial, arqueológico o económico. Todo lo contrario, es preocupante, y hasta cierto punto incomprensible, el olvido al que la sociedad valenciana y sus administraciones han sometido a estos espacios de la memoria de la guerra, que aún no tienen una mínima protección.

No obstante, se han producido algunos avances, pudiéndose comprobar el interés de algunos Ayuntamientos por conservar este tipo de arquitectura militar de la guerra, especialmente los refugios. Queda, sin embargo, mucho por hacer en materia de catalogación e inventario, de tramitación de expedientes de BIC, de intervenciones arqueológicas (de salvamento y de carácter ordinario mediante proyectos de investigación científica subvencionados o convenios con Ayuntamientos, campos de trabajo...), de denuncias de destrucción y espolín (Seprona), de conservación y protección (restauración, cierre, vallas, señalización, accesos), o de planes de actuación (Servicio de Patrimonio Arquitectónico y Medioambiental, como encargado de la arquitectura militar histórica). Sin desestimar las propuestas de musealización de entornos patrimoniales, como podría ser el caso de la Línea Defensiva XYZ, situada cerca del pueblo de Toro, perfectamente convertible en un museo al aire libre de la guerra, en una calaña de Parque Cultural de la Guerra Civil que, desde una perspectiva educativa y divulgativa, haga del patrimonio un instrumento socialmente útil: los conjuntos patrimoniales como instrumentos de transmisión de conocimientos históricos y humanísticos, y también como motores del desarrollo económico y turístico de comarcas rurales de interior (visitas guiadas y escolares, turismo cultural). Es decir, como factor de desarrollo del entorno.

Donde quizá la situación se presenta más decepcionante es nada menos que en la misma ciudad de Valencia —la Valencia de la capitalidad republicana de 1936-1937, la Valencia antifascista, la Valencia de la guerra y los bombardeos—, hasta ahora poco interesada en expresar a través de los apoyos arquitectónicos urbanos que asociamos a la guerra la memoria cotidiana de los acontecimientos de la etapa republicana. Pre-

cisamente la Valencia marcada por el cambio abierto el 14 de abril y por el interés colectivo de aprovecharlo para convertirse, como nos recordó Sanchís Guarnier, en una grand ciudad. Esfuerzo transformador que afectaría tanto al orden social y económico como al universo político, las mentalidades o la cultura urbana. La Valencia que la República convirtió en escenario social de confrontación de intereses modernos, como espacio de democratización y de movilización social. Y la Valencia fiel a la República de la guerra y la revolución, como privilegiado espacio de retaguardia sujeto a las transformaciones derivadas de la guerra misma y de la temporal capitalidad republicana, dispuesta a ofrecer acomodo al Gobierno, a las decenas de miles de refugiados que huían de los frentes y a centenares de funcionarios, líderes políticos y sindicales, diplomáticos extranjeros, intelectuales y artistas, periodistas y reporteros, observadores de organismos internacionales y decenas de asesores militares.

En Valencia, el elenco de los lugares de memoria de la contienda es aún amplísimo tanto en bienes inmuebles como de edificios, como el mismo Palacio de Benicarló, calles, construcciones militares o refugios, también en topónimos, señales y recuerdos de guerra, que aún mantienen la elocuencia de la memoria de la contienda y, por lo tanto, son susceptibles de convertirse en garantes de la identidad y la memoria colectiva de estos años.

Por todo lo expuesto se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Preservar los espacios de la memoria de la Guerra Civil —con el inventario, estudio y divulgación, conservación y, en algunos casos, su musealización— como paso previo para su protección legal.
2. Preservar y catalogar los espacios de la memoria de la capitalidad republicana de Valencia.
3. Reconocer el Palacio de Benicarló, como espacio de la memoria de la Guerra Civil, por haber sido sede del Gobierno de la República de España durante los años 1936 y 1937.
4. Apoyar los actos organizados por la Universidad de Valencia para conmemorar los setenta años de la capitalidad cultural y política de Valencia durante la República.
5. Sumarse a estos actos de celebración de los setenta años de la capitalidad cultural y política de Valencia durante la República, por haber celebrado reuniones suyas tanto en la Lonja como en el Ayuntamiento de Valencia.
6. En colaboración con el Ayuntamiento de Valencia, organizar, por una parte, una exposición dedicada a la capitalidad cultural y política de Valencia y, de otra, a editar un libro catálogo de la exposición.
7. Colaborar con el Ayuntamiento de Valencia y la Universidad de Valencia a la elaboración de material

didáctico para que el alumnado de los centros educativos de primaria y secundaria del País Valencià tenga un mayor conocimiento y una mejor comprensión de la significación histórica de la capitalidad de Valencia durante la República, de las circunstancias en las que se produjo la adopción, de los hechos que trajeron.

8. Instar a RTVE a elaborar un documental desde el centro territorial, sito en Paterna, dedicado a la capitalidad política y cultural durante la República para emitirlo en horario de máxima audiencia.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de noviembre de 2007.—**Isaura Navarro Casillas**, Diputada.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

162/000647

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presenta la siguiente Proposición no de Ley, para la creación de un Comité de Ética del Cuerpo de la Policía Nacional y de la Guardia Civil, para su debate en el Pleno de la Cámara.

Exposición de motivos

Hace años que el Consejo de Europa y Naciones Unidas han pedido a los Gobiernos que creen organismos de control de los Cuerpos de Policía; creen organismos de control con personas ajenas a dichos cuerpos, para que, desde la independencia, la objetividad y la imparcialidad, sin control político de ninguna administración, trabajen para mejorar las prácticas policiales, elaboren códigos éticos y colaboren en la mejora de la formación policial.

Un organismo de estas características no sólo beneficia a los ciudadanos, sino que también lo hace con los propios agentes, la inmensa mayoría de los cuales quiere actuar de manera correcta y rechaza las actuaciones desproporcionadas y contrarias a la ética y al trato correcto de las personas. Sólo la policía que cumple la Ley tiene el respeto, el apoyo social y la colaboración de la ciudadanía.

Las policías tienen como misión principal la protección, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, de la libertad y la seguridad de la ciudadanía, constituyendo el servicio policial un servicio para la comunidad y, por lo tanto, con un mandato explícito de coadyuvar al bienestar social, en cooperación con los otros agentes sociales, en los ámbitos preventivo, asistencial y de rehabilitación.

Los ciudadanos tienen derecho a participar en las labores de seguridad pública mediante las asociaciones y las diferentes entidades que integran el sistema de seguridad y tienen que poder dirigir también a las auto-

ridades de seguridad sus quejas y las peticiones que crean oportunas sobre la prestación de diversos servicios de seguridad y de la actuación de los agentes.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Presentar ante esta Cámara, en un plazo máximo de tres meses, las reformas legales necesarias para la creación de un Comité de Ética de la Policía que adecue las actuaciones de la policía a un código de conducta.

2. Entre las funciones del Comité de Ética de la Policía figurará la elaboración de una propuesta de Código de Ética. También se encargará de proponer a los órganos competentes las medidas adecuadas para mejorar la conducta ética policial y su imagen pública, así como la prestación del servicio policial y de las relaciones con la ciudadanía.

Igualmente, será el encargado de informar y dar respuesta a las cuestiones que le dirijan la persona titular del ministerio con competencias en materia de seguridad pública, los alcaldes, y de instar, si fuere oportuno, al órgano competente la apertura de la correspondiente información reservada o su traslado al Ministerio Fiscal. El comité elaborará un informe público anual sobre el grado de cumplimiento del Código de Ética policial.

Las administraciones públicas competentes en materia de seguridad deberán comunicar al Comité de Ética de la Policía todas las quejas constitutivas de incumplimiento del Código de Ética.

3. El contenido del Código Ético que elabore dicho organismo debe integrarse en los siguientes principios:

— Actuación en el cumplimiento de sus funciones con absoluta neutralidad política e imparcialidad y sin hacer ninguna discriminación.

— Actuación con integridad y dignidad oponiéndose a cualquier acto de corrupción.

— Colaboración y auxilio con la Administración de Justicia en los términos establecidos por la Ley, teniendo en cuenta el respeto que la policía debe a la sociedad, a la que pertenece y de donde procede su mandato.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de noviembre de 2007.—**Gaspar Llamazares Trigo** y **Joan Herrera Torres**, Portavoces del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha acordado admitir a trámite, conforme al artículo 194 del Reglamento, las siguientes Proposiciones no de Ley

y, considerando que solicitan el debate de las iniciativas en Comisión, disponer su conocimiento por las Comisiones que se indican, dando traslado al Gobierno, y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de diciembre de 2007.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

Comisión de Interior

161/002478

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley, sobre la reforma, investigación y revisión de su situación de legalidad de organizaciones o partidos de extrema derecha, para su debate en la Comisión de Interior.

Durante esta legislatura nuestro Grupo Parlamentario ha mostrado en reiteradas ocasiones y a través de diversas iniciativas su preocupación por el aumento de agresiones fascistas y la proliferación de organizaciones de extrema derecha en el Estado.

Igualmente hemos denunciado y exigido la prohibición de manifestaciones y exhibiciones públicas convocadas por grupos fascistas con el objeto de difundir su ideología racista y xenófoba, defendiendo explícitamente la discriminación por razones de raza y origen.

Desde el inicio de los noventa se han producido varios millares de agresiones protagonizadas por grupos de extrema derecha, con varios miles de víctimas agredidas y más de medio centenar de asesinatos. Según datos del Movimiento contra la Intolerancia, esta organización ha informado, orientado y atendido más de 600 casos de violencia protagonizada por estos grupos.

En España, a diferencia de Alemania, Gran Bretaña y otros países de la Unión Europea, no se dispone de ninguna estadística oficial de las agresiones racistas y de la violencia neonazi en general. Los únicos datos generales son proporcionados por el Informe RAXEN que elabora periódicamente el Movimiento contra la Intolerancia.

Sin ir más lejos, en una semana hemos presenciado la agresión racista a un ciudadano colombiano en el municipio de Las Rozas (Madrid), donde fue atacado entre gritos de «arriba España» por un grupo de jóvenes, o el trágico asesinato de un joven de dieciséis años a manos

de un militar que asistía a la manifestación convocada el 11 de noviembre por las Juventudes de Democracia Nacional bajo el lema «Contra el racismo anti español, contra la inmigración». Estos hechos han causado una amplia conmoción y no ha dejado indiferente a nadie.

Éstos no pueden ni deben considerarse hechos aislados y mucho menos revestirlos del carácter de reyerta juvenil entre bandas. Los gobiernos deben responder ante lo que verdaderamente son: ataques de corte fascista que tienen anclaje en organizaciones y grupúsculos que difunden su ideología nazi poniendo en peligro la seguridad y la convivencia pacífica y democrática de los ciudadanos.

Lamentablemente no son episodios aislados e incoherentes, sino que estos actos violentos y criminales obedecen a una intencionalidad, orientación y definición de objetivos de naturaleza y matriz nazi que, teniendo entre sus víctimas a inmigrantes como Lucrecia Pérez y el angoleño Dnombele, en los jóvenes como Carlos Palomino, Guillem Agulló y Ricardo Rodríguez, el aficionado donostiarra Aitor Zabaleta, los indigentes Antonio Micol, en Madrid, y Rosario, en Barcelona, el transexual Sonia, que sintetizan la memoria del horror, con un registro que supera los 70 muertos, acompañados de miles de lesionados y, más aún, de otros tipos de víctimas.

Por tanto, no sólo debemos quedarnos en la denuncia con contundencia y sin paliativos de la actuación de grupos de extrema derecha o de los delitos que pudieran cometer. En este contexto, es necesario exigir al Gobierno que ponga en marcha todos los instrumentos que la legalidad vigente pone a su alcance para actuar también en la investigación de las actividades de aquellos grupos sospechosos de participar en movimientos de extrema derecha, sus redes de financiación, la difusión de su ideología por diversos medios, sus actuaciones, sus conexiones con otras organizaciones en España y a escala internacional. El Parlamento Europeo denuncia la existencia de 1.300 grupos ultras, coherentes entre sí, con comportamientos similares y muy activos.

Por último, es preciso reseñar que el Código Penal español vigente (artículo 515.5) establece que son asociaciones ilícitas las que promuevan la discriminación, el odio o la violencia contra personas, grupos o asociaciones por razón de su ideología, religión y creencias, la pertenencia de sus miembros o de alguno de ellos a una etnia, raza o nación, su sexo, orientación sexual, situación familiar, enfermedad o minusvalía o incitan a ello.»

Por lo expuesto, el Grupo Parlamentario de IU-ICV presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Investigar las conexiones nacionales e internacionales, su funcionamiento y organización, sus actuaciones, las redes de financiación, los objetivos y fines de las organizaciones y grupos de extrema derecha que

promueven la violencia fascista, el racismo y xenofobia en el Estado español.

2. A la vista de las investigaciones, adoptar las acciones legales necesarias para la persecución penal en aquellos casos en los que de su organización u actividad pudiera derivarse responsabilidad conforme establece nuestra legislación.

3. A la vista de las investigaciones, revisar la inscripción y la legalidad en el Ministerio del Interior de las organizaciones y partidos políticos de extrema derecha.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de noviembre de 2007.—**Montserrat Muñoz de Diego**, Diputada.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

161/002483

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presenta la siguiente Proposición no de Ley, para la creación de un Comité de Ética del Cuerpo de la Policía Nacional y de la Guardia Civil, para su debate en la Comisión de Interior.

Exposición de motivos

Hace años que el Consejo de Europa y Naciones Unidas han pedido a los Gobiernos que creen organismos de control de los Cuerpos de Policía, creen organismos de control con personas ajenas a dichos cuerpos, para que, desde la independencia, la objetividad y la imparcialidad, sin control político de ninguna administración, trabajen para mejorar las prácticas policiales, elaboren códigos éticos y colaboren en la mejora de la formación policial.

Un organismo de estas características no sólo beneficia a los ciudadanos, sino que también lo hace con los propios agentes, la inmensa mayoría de los cuales quiere actuar de manera correcta y rechaza las actuaciones desproporcionadas y contrarias a la ética y al trato correcto de las personas. Sólo la policía que cumple la Ley tiene el respeto, el apoyo social y la colaboración de la ciudadanía.

Las policías tienen como misión principal la protección, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, de la libertad y la seguridad de la ciudadanía, constituyendo el servicio policial un servicio para la comunidad y, por lo tanto, con un mandato explícito de coadyuvar al bienestar social, en cooperación con los otros agentes sociales, en los ámbitos preventivo, asistencial y de rehabilitación.

Los ciudadanos tienen derecho a participar en las labores de seguridad pública mediante las asociaciones y las diferentes entidades que integran el sistema de seguridad y tienen que poder dirigir también a las autoridades de seguridad sus quejas y las peticiones que crean oportunas sobre la prestación de diversos servicios de seguridad y de la actuación de los agentes.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Presentar ante esta Cámara, en un plazo máximo de tres meses, las reformas legales necesarias para la creación de un Comité de Ética de la Policía que adecue las actuaciones de la policía a un código de conducta.

2. Entre las funciones del Comité de Ética de la Policía figurarán la elaboración de una propuesta de Código de Ética. También se encargará de proponer a los órganos competentes las medidas adecuadas para mejorar la conducta ética policial y su imagen pública, así como la prestación del servicio policial y de las relaciones con la ciudadanía.

Igualmente, será el encargado de informar y dar respuesta a las cuestiones que le dirijan la persona titular del ministerio con competencias en materia de seguridad pública, los alcaldes, y de instar, si fuere oportuno, al órgano competente la apertura de la correspondiente información reservada o su traslado al Ministerio Fiscal. El comité elaborará un informe público anual sobre el grado de cumplimiento del Código de Ética policial.

Las administraciones públicas competentes en materia de seguridad deberán comunicar al Comité de Ética de la Policía todas las quejas constitutivas de incumplimiento del Código de Ética.

3. El contenido del Código Ético que elabore dicho organismo debe integrarse en los siguientes principios:

— Actuación en el cumplimiento de sus funciones con absoluta neutralidad política e imparcialidad y sin hacer ninguna discriminación.

— Actuación con integridad y dignidad oponiéndose a cualquier acto de corrupción.

— Colaboración y auxilio con la Administración de Justicia en los términos establecidos por la Ley, teniendo en cuenta el respeto que la policía debe a la sociedad, a la que pertenece y de donde procede su mandato.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de noviembre de 2007.—**Gaspar Llamazares Trigo** y **Joan Herrera Torres**, Portavoces del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Comisión de Defensa

161/002484

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, relativa a la suscripción de un Convenio para el posible uso compartido de instalaciones pertenecientes a la Escuela Naval Militar de Marín, para su debate en la Comisión de Defensa.

Motivación

El traslado de la Escuela Naval desde su antigua sede en San Fernando (Cádiz) hasta su ubicación actual, en 1943, permitió a la Escuela el desarrollo de sus actividades docentes en un entorno muy marino, óptimo, para facilitar la necesaria ambientación naval de los alumnos.

La actividad educativa se vio favorecida a su vez por las estrechas y cordiales relaciones entre la población de Marín y los alumnos y dotación de la Escuela Naval Militar. El efecto beneficioso se puede considerar recíproco, puesto que la presencia de un gran centro militar y educativo contribuyó al desarrollo económico y social de la entonces pequeña ciudad.

Esta relación se ha plasmado en iniciativas muy diversas, entre las cuales destacan las lideradas conjuntamente por las autoridades del Concello de Marín y los Directores de la Escuela Naval Militar. Cabe recordar que la actual Bandera de la ENM, que preside todos sus actos solemnes, la que juran y bajo la que desfilan todos los oficiales de la Armada desde hace más de veinticinco años, fue donada por el propio Concello.

Existen ya algunas actividades en las que se facilita la utilización, por parte de la población de Marín y su entorno, de instalaciones de la Escuela durante los períodos en que no son necesarias para los alumnos militares. Numerosos equipos deportivos y entidades locales utilizan sus campos y piscina para adiestramiento. También se programan actividades náuticas y regatas que bien son organizadas directamente por la Escuela o a las que ésta presta parte de su infraestructura.

Con el fin de regular de forma comprensiva los diversos aprovechamientos de los medios de la Escuela Naval por parte de la población civil, así como estudiar otros posibles campos de colaboración, se hace necesario un instrumento normativo, del nivel adecuado, que contemple todos los aspectos reseñados.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que inicie los trámites que posibiliten la suscripción de un convenio entre el Concello de Marín y la Escuela Naval Militar, en el que se contemplen los campos en los que sea posible el aprovechamiento cultural y deportivo por parte de la población del entorno de Marín, de las instalaciones y medios con los que cuenta la Escuela Naval Militar.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de noviembre de 2007.—**Francisco Andrés Veiga Soto**, Diputado.—**Julio Villarrubia Mediavilla**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso.

Comisión de Fomento y Vivienda

161/002479

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de Ley, sobre el trazado ferroviario de alta velocidad Valencia-Castelló-Tarragona y la salida norte de Valencia, para su debate en la Comisión de Fomento.

El AVE, como tren de élite depredador del medio ambiente, no es la opción de IU-ICV. Este tren causa un serio impacto medioambiental y es de elevado coste, cuando arreglar el ancho ibérico y mejorar la línea actual significaría alcanzar alta velocidad.

1. En la actualidad, el trazado para la alta velocidad ferroviaria en el tramo Castellón-Tarragona presenta dos realidades. Por una parte, la actual vía Castellón-Tarragona se considera ya oficialmente como de alta velocidad ferroviaria y no están previstas nuevas obras para este tramo, que tiene ancho ibérico. Por la otra, el tramo Valencia-Castellón dispone de estudio informativo con declaración de impacto ambiental ya aprobada. Este tramo presenta significativos impactos ambientales en la comarca de l'Horta Nord y, en general, en todo su trazado a causa de su localización litoral muy próxima a la costa. Este tramo tiene ancho UICN diferente del ancho ibérico.

Los alcaldes de l'Horta Nord, de diferentes encuentros políticos (Partido Popular, Partido Socialista Obrero Español, Izquierda Unida y Bloc Nacionalista Valencià), han promovido su discrepancia y posibles alternativas

sobre la baza del estudio realizado por la Universidad Politécnica de Valencia. Así, el servicio previsto de alta velocidad Valencia-Barcelona consiste en unidades similares al actual EUROMED que circularán en ancho UICN entre Valencia y Castelló, después cambiarán a ancho ibérico para circular entre Castelló y Tarragona, y después regresarán a ancho UICN para circular entre Tarragona y Barcelona. Obviamente, este servicio se corresponde a una alta velocidad muy limitada y no equiparable a los servicios previstos, por ejemplo, en las líneas Madrid-Valladolid, Madrid-Sevilla, Madrid-Valencia y Madrid-Barcelona, entre otros, en que la velocidad general de proyecto es 300-350 km/h.

2. Son muchos los casos de ciudades europeas y también españolas con previsión de estaciones de alta velocidad en los aeropuertos, como, por ejemplo, Birmingham, Londres-Gatwick, Londres-Heatrow, Estocolmo-Arlanda, Amsterdam-Schiphol, Milan-Malpensa, París-Roissy o Francfort.

Los estudios técnicos apuntan que la localización de estaciones intermodales de alta velocidad ferroviaria en los aeropuertos son un elemento potencial esencial para la integración de ciudades medias (como Valencia) en la red europea de ciudades, combinando los viajes aéreos y ferroviarios. En este caso, estas estaciones se convierten en un importante nudo de transporte, un centro de atracción de actividades logísticas y un nudo de comunicación internacional con un hinterland o área de influencia definida por los servicios ferroviarios de alta velocidad que actúa en red con las ciudades conectadas de mayor jerarquía como Madrid y Barcelona, en caso de Valencia. Renunciar a esta oportunidad es renunciar a una de las principales ventajas que aporta la alta velocidad ferroviaria y es renunciar, por lo tanto, a uno de los principales proyectos de futuro posibles de la economía valenciana que existen en la actualidad.

3. El trazado litoral previsto para el AVE genera importantes impactos ambientales mismamente por su localización litoral, donde se concentra la mayor parte de la población y de actividades económicas. Así pues, particularmente, en el caso de l'Horta de Valencia que, además, es un espacio de reconocido valor ambiental por la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, artículo 22.6. En consecuencia, desde este punto de vista de minimización del impacto ambiental, es mejor un trazado más interior, perfectamente compatible con la localización de una estación del AVE en el aeropuerto de Manises, y un corredor de infraestructuras, siguiendo el actual bypass.

4. Por encargo de nueve municipios de la comarca de l'Horta Nord, gobernados por diferentes partidos políticos del Partido Popular, dos del Partido Socialista Obrero Español, dos del Bloc Nacionalista Valencià y uno de Izquierda Unida), la Universidad Politécnica de Valencia desarrolló un estudio bajo la dirección del profesor don José Luis Miralles García, que es el segundo realizado y que actualiza la propuesta realizada en 2003, a la situación real de 2007. En esta pro-

puesta se detalla una propuesta alternativa que consiste básicamente en:

Asumir como hecho consumado el trazado en l'Horta Sud.

Mantener una estación central a Valencia para todos los servicios ferroviarios de pasajeros.

Generar una segunda estación intermodal de alta velocidad ferroviaria al aeropuerto de Manises.

El trazado para alta velocidad ferroviaria entra por el sur, llega en la estación central y, en túnel, por la avenida del Cid y N-III llega al entorno del edificio del aeropuerto. Después, se desvía hacia el norte para continuar, aproximadamente en paralelo, la actual autovía de bypass hasta llegar al entorno de Sagunt.

Esta propuesta presenta significativas ventajas. De una parte, en el proyecto actual de salida norte, hay previsto un túnel con dos vías de tres carriles. Cada vía permite la circulación de trenes en los dos anchos UICN e ibérico. Esta propuesta se considera claramente insuficiente para todas las circulaciones y se propone que este túnel sirva sólo para las circulaciones en ancho ibérico (que corresponden a los servicios ferroviarios convencionales o actuales), pero no para las circulaciones en ancho internacional (que corresponden a los servicios de alta velocidad).

Un nuevo túnel pasante deriva de la nueva estación ferroviaria de alta velocidad por la avenida del Cid y la N-III hacia el aeropuerto, donde se implementa una segunda estación intermodal, siguiendo el modelo catalán. En efecto, en Barcelona hay previstas tres estaciones: una en Prat, muy próxima al aeropuerto del Prat; una segunda en Sants, y una tercera (la principal) a la Sagrera. Particularmente, esta última está asociada a un importante proyecto de renovación urbana de la zona.

En el caso de Valencia se propone que la nueva estación central de alta velocidad se sitúe en la encrucijada de las dos grandes vías valencianas y se asocia a un proyecto de renovación urbana del entorno y del Parque Central, que genera una grand diagonal, siguiendo el eje Ausiàs March-Gran Vía Ferran el Católic y una gran plaza en la encrucijada. Se convierte así la nueva Estación Central en motor de un proyecto de renovación urbana.

Esta propuesta es compatible y posible con la situación actual, pero exige revisar el diseño de la estación central hasta ahora previsto y, por lo tanto, necesita tiempo para hacerlo. Eso, sin embargo, atendida la magnitud de las inversiones que hay que realizar y siendo que el proyecto definitivo condicionará y determinará el futuro de Valencia, está plenamente justificado este retraso por las ventajas contundentes de la propuesta.

En Manises, se prevé una segunda estación directamente sobre la prolongación del eje de la N-III, de manera que en un único edificio, a diferentes niveles, se localiza la terminal aérea y el metro (ya en funcionamiento) y la nueva estación de alta velocidad en una eficaz integración.

Después, el trazado gira, pasa el río Turia y continúa hacia el norte, básicamente en superficie, en el lado del bypass, en un corredor de infraestructuras. El estudio finaliza al término municipal de Puçol.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— A revisar el proyecto de trazado ferroviario de alta velocidad Valencia-Castelló-Tarragona y la salida norte de Valencia y, de manera consecuente, el diseño de la nueva estación central ferroviaria de Valencia y Parque Central a los efectos que dicho trazado esté diseñado para velocidades de 300-350 km/h de manera similar a los trazados Madrid-Valladolid, Madrid-Sevilla, Madrid-Valencia y Madrid-Barcelona, entre otros, y la salida norte de Valencia se realice por el aeropuerto de Manises.

— A localizar un nuevo trazado más hacia el interior, evitando así el impacto ambiental sobre la franja litoral, particularmente a la comarca de l'Horta Nord, donde el trazado previsto genera significativos impactos ambientales sobre el espacio agrícola de la huerta, merecedor de protección según la Ley de ordenación del territorio y protección del paisaje, de la Generalitat Valenciana.

— A estudiar una segunda estación para la alta velocidad ferroviaria con carácter intermodal en el aeropuerto de Manises. El trazado para la alta velocidad ferroviaria, desde la Estación Central, se dirigirá hacia esta segunda estación y después hacia Castelló, según el criterio anterior.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de noviembre de 2007.—**Isaura Navarro Casillas**, Diputada.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

161/002482

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, a instancia de la Diputada doña Rosa María Bonàs i Pahisa, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley, sobre el establecimiento de objetivos de consumo de biocombustibles a alcanzar mediante cultivos autóctonos, para su debate en Comisión de Medio Ambiente.

Exposición de motivos

La Ley 12/2007, de 2 de julio, por la que se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, con el fin de adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural, aprobó, a través de la disposición adicional decimosexta de la Ley 34/1998, del Sector de Hidrocarburos (LSH), unos objetivos anuales de uso de biocarburantes en el transporte para España, expresados en contenido energético de los biocarburantes en relación al de las gasolinas y gasóleos comercializados.

Una de las nuevas amenazas que se ciernen sobre la biodiversidad de los países en desarrollo es la extensión del cultivo de biocarburantes para su exportación masiva a los países industrializados. El efecto puede ser singularmente grave en las zonas tropicales, donde su cultivo causaría la transformación de amplias zonas forestales que constituyen reservorios de biodiversidad. Una extensión masiva de estos cultivos para exportación también incidiría sobre la seguridad alimentaria de los países en desarrollo, debido al aumento del precio de ciertos alimentos básicos.

El Pleno del Congreso reconoció el alcance de esta amenaza y por ello aprobó prácticamente por unanimidad la Resolución núm. 28 del Debate sobre el Estado de la Nación, de 5 de julio de 2007, que instó al Gobierno «a que establezca un porcentaje de los objetivos de consumo de biocombustibles que deban ser alcanzados mediante cultivos autóctonos», de modo que existan objetivos a la producción en el Estado español de este tipo de cultivos.

Cabe señalar que fijar estos objetivos no sólo sería positivo para la biodiversidad, sino también sobre el sector primario en el ámbito del Estado, puesto que le garantizaría una importante fuente de actividad, en un momento en que se prevé la reducción significativa de diversos de los cultivos tradicionales.

Asimismo, una medida de este tipo contribuiría a aumentar la autosuficiencia energética, actualmente en unos niveles peligrosamente bajos.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana presenta la siguiente

Proposición no de Ley

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

Establecer, en un plazo de seis meses, los objetivos de consumo de biocombustibles a alcanzar mediante cultivos autóctonos, en el marco de los objetivos globales fijados por la Ley 12/2007, de 2 de julio, por la que se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, con el fin de adaptarla a lo dispuesto

en la Directiva 2003/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de noviembre de 2007.—**Rosa María Bonàs i Pahisa**, Diputada.—**Joan Tardà i Coma**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC).

161/002488

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de Ley, sobre la declaración de España libre de transgénicos, para su debate en Comisión de Agricultura.

Exposición de motivos

España debería optar por una política de producción agraria de calidad. La coexistencia al aire libre de cultivos convencionales y ecológicos con cultivos de organismos genéticamente modificados (OGM) hace imposible la garantía por el elevado riesgo de contaminación.

Asimismo, la liberación de organismos modificados genéticamente en el medio ambiente supone un elevado riesgo para la biodiversidad y para la salud, ya que en estos momentos ninguna autoridad científica puede garantizar qué efectos tienen los organismos transgénicos sobre la biodiversidad y los consumidores.

De hecho, numerosas regiones de Europa, entre ellas el País Vasco y las islas Baleares, ya se han declarado zonas libres de transgénicos. En el caso del Parlamento Balear, se aprobó una resolución el pasado mes de octubre, a iniciativa del Grupo Socialista, que declara las islas Baleares libre de transgénicos.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Llevar a cabo todos los trámites necesarios para declarar el Estado español territorio libre de cultivos transgénicos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de diciembre de 2007.—**Gaspar Llamazares Trigo y Joan Herrera Torres**, Portavoces del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Comisión de Medio Ambiente

161/002481

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, a instancia de la Diputada doña Rosa María Bonàs i Pahisa, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley, sobre incentivos con consecuencias ambientalmente negativas, para su debate en Comisión de Medio Ambiente.

Exposición de motivos

El artículo 5.2.b) de la Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad establece que las Administraciones Públicas «identificarán y, en la medida de lo posible, eliminarán o modificarán los incentivos contrarios a la conservación del patrimonio natural y la biodiversidad».

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), de la que el Estado español forma parte, ha señalado repetidamente la importancia de eliminar o, cuanto menos, reducir las «subvenciones ambientalmente perjudiciales». Y es que, lógicamente, no tiene sentido aprobar normativas que persigan la conservación del medio ambiente y, simultáneamente, respaldar económicamente actividades que tienen un efecto contrario.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana presenta la siguiente

Proposición no de Ley

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

Identificar, en el plazo de doce meses, aquellas subvenciones, beneficios fiscales, ayudas públicas e incentivos de cualquier tipo que estén vigentes por parte de la Administración General del Estado y que puedan tener una influencia contraria a la conservación del medio ambiente, singularmente las que afecten al patrimonio natural y la biodiversidad.

Posteriormente, hacer público el resultado y antes de dos años tomar las medidas necesarias para eliminar o, cuando no sea posible, reducir, dichos incentivos y sus efectos».

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de noviembre de 2007.—**Rosa María Bonàs i Pahisa**, Diputada.—**Joan Tardà i Coma**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC).

Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico

161/002480

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente Proposición no de Ley, relativa a la voluntariedad de llevar pegada o en la documentación del vehículo la pegatina de la ITV, para su debate en Comisión de Seguridad Vial.

Exposición de motivos

La Ley exige que conductor y vehículo obtengan unas autorizaciones administrativas para poder conducir y circular, que se lleven mientras lo hacen y que se muestren al agente de la autoridad que lo solicite.

Estas son: el Permiso de Licencia de Conducción, el Permiso de Circulación y la Tarjeta de Características Técnicas (Tarjeta ITV o cartón), así como las autorizaciones especiales de circulación que haya solicitado ese vehículo. Igualmente, éste debe tener concertado un seguro obligatorio y debe poder acreditarlo, mediante la póliza del mismo y el recibo de que está en vigor.

En España, igual que en otros países de la Unión Europea, los vehículos están sujetos a un régimen de inspecciones técnicas (ITV) en función de su antigüedad, clase y destino. Por este motivo, los automóviles a los que les corresponda por su fecha de matriculación y características deben llevar también la pegatina correspondiente a haber superado la última inspección (colocada en el parabrisas delantero) y el informe de la misma.

Estos documentos representan la garantía de que el titular está capacitado para conducir con seguridad un determinado tipo de automóvil (permiso de conducción) y de que el vehículo cumple con las características y homologaciones que exige la Ley (Permiso de Circulación y Tarjeta de Características).

También estos documentos muestran que no presenta defectos mecánicos que le convierten en peligroso y de que, en el caso de sufrir o provocar un accidente y producirse lesiones, podrá responder de los posibles daños causados a terceros (póliza del contrato del seguro obligatorio y recibo en vigor).

Por la protección que representan, no llevarlos o no haberlos obtenido se sanciona con multas cuya cuantía se gradúa en función de la gravedad del hecho.

El artículo 14 del Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la ITV, establece que todos los vehículos que hayan superado favorablemente la inspección técnica deberán llevar el distintivo indicado en el Real Decreto 1987/1985, de 24 de septiembre, así como el último informe de inspección que

el conductor deberá exhibir ante los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. Este Real Decreto 1987/1985, en su artículo 8, lo único que establece es que el logotipo de la ITV se deberá ostentar en lugar visible. La infracción por no llevar la pegatina ITV se sanciona, por el artículo 18.1, opción 1 B del Reglamento General de Vehículos, con 150 euros.

Entendiendo que dicha pegatina de la ITV no tiene por qué tener tratamiento diferente con el resto de la documentación que todo automovilista debe de llevar (permiso de conducir, permiso de circulación, último recibo del seguro...), a la vez que dicha revisión está reflejada en la documentación del automóvil, es por lo que el Grupo Popular estima conveniente que la obligatoriedad de llevar la pegatina ITV en las lunas de los automóviles (V-19 Dispositivo de ITV) sea voluntaria, pudiéndose llevar con el resto de los documentos. Considerando que estos documentos deben de tener en la actualidad el correspondiente «cruce administrativo».

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Llevar a cabo la voluntariedad de llevar pegada en la luna de los vehículos o en la documentación de los mismos la señal de V-19 dispositivo de la ITV.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de noviembre de 2007.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/002487

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, formula la presente Proposición no de Ley, sobre la promoción de la instalación de dispositivos de manos libres en los automóviles, para su debate en la Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico.

Exposición de motivos

Según la Dirección General de Tráfico (DGT), en los primeros diez meses de este año se han producido 852 víctimas de accidentes de carretera ocasionados por distracciones mientras se conducía. Según los mis-

mos datos, las distracciones se consolidan como la segunda causa de accidente en carretera, estando presentes en el 35 por ciento de los casos, sólo superada por las infracciones a las normas de circulación.

La desatención en la conducción suele producirse por acciones que se realizan a la vez que se conduce y, aunque las estadísticas no especifican cuántos se deben a distracciones por hablar por teléfono móvil, el peligro de conducir con el aparato del móvil en la mano es un hecho evidente destacado por la DGT.

De hecho, la Ley de Seguridad Vial, en su artículo 65, fija que es infracción grave «conducir utilizando cascos auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, el uso durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil o cualquier otro medio o sistema de comunicación que implique el uso manual...», y establece una sanción de entre 90 a 300 euros, la suspensión del permiso de conducir entre uno y tres meses y la pérdida de tres puntos del carné.

El uso del teléfono móvil en el automóvil es tan común que nueve de cada diez conductores llevan un móvil consigo cuando se monta en el coche, y de éstos sólo el 14 por ciento cuenta con una instalación de manos libres.

No cabe duda que entre las funciones de los poderes públicos se encuentra el sancionar conductas lesivas para el interés general, pero también el de concienciar a los ciudadanos de los riesgos de las mismas y promover y facilitar su erradicación mediante todos los mecanismos a su disposición.

Está suficientemente comprobado por la evidencia que el excesivo sesgo recaudatorio de algunas campañas sancionadoras de la DGT no acaba deparando los resultados perseguidos, por lo que se hace necesario buscar vías alternativas que, desde los esquemas de incentivos y la ampliación de las opciones a disposición del infractor de las normas de tráfico, permitan una verdadera modificación sustancial de las conductas que se pretenden eliminar.

Afortunadamente, contamos además con las muchas posibilidades que pone la tecnología a nuestra disposición, que hacen que mantener una comunicación desde el automóvil no suponga ningún riesgo añadido y que se pueda hacer uso de las mismas a un coste al alcance de todos los bolsillos.

En este sentido, se entiende necesario avanzar en la puesta en marcha de esquemas que permitan, por ejemplo, que una vez multada una persona por utilizar de forma irregular el teléfono móvil, pueda optar entre pagar la multa y evitar o ver reducido el pago de la misma previa acreditación ante la Administración emisora de la multa de haber instalado un dispositivo de manos libres.

De esta forma, al tiempo que el conductor recibe una sanción por la pérdida de puntos, garantizamos el genuino carácter que toda multa debe tener respecto a la erradicación de la conducta que está siendo sancionada.

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:

— Promover la instalación en los vehículos privados de dispositivos de telefonía móvil “manos libres”; ofreciendo a los sancionados por el uso irregular del teléfono móvil, en virtud del artículo 65 de la Ley de Seguridad Vial, la posibilidad de ver reducido el importe de la multa en un 70 por ciento, siempre que acrediten en el plazo de treinta días la instalación de uno de estos dispositivos permanentes.

— Estudiar la posibilidad de introducir ventajas fiscales en el impuesto de matriculación en aquellos vehículos nuevos que sean adquiridos con dispositivos permanentes de telefonía móvil “manos libres”».

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de diciembre de 2007.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión no permanente para las Políticas Integrales de la Discapacidad

161/002477

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, a instancia de las diputadas Georgina Oliva i Peña y Laia Cañigual i Olivé, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente Proposición no de Ley sobre la accesibilidad en los trenes y demás transporte público, para su debate en la Comisión no permanente para Políticas Integrales de la Discapacidad

Exposición de motivos

El Congreso de los Diputados aprobó hace pocas semanas, y sin que el Senado haya realizado algún tipo de propuesta de modificación al respecto, la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, hecho en Nueva York el 13 de diciembre de 2006.

El propósito de la misma es «promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente» (artículo 1), siendo uno de los principios generales para llegar a tal propósito el de la accesibilidad (artículo 3).

Para cumplir con estos objetivos, los Estados «se comprometen a asegurar y promover el pleno ejercicio de

todos los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas con discapacidad sin discriminación alguna por motivos de discapacidad» (artículo 4.1), y en este sentido se incluye «tomar todas las medidas pertinentes, incluidas medidas legislativas, para modificar o derogar leyes, reglamentos, costumbres y prácticas existentes que constituyan discriminación contra las personas con discapacidad» (artículo 4.1.b).

Finalmente, de manera más concreta, se establece que los Estados adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones (artículo 9.1).

El Estado español aprobó en 1982 la Ley de Integración Social de los Minusválidos que establecía que en 10 años todos los transportes públicos debían ser accesibles. Ante el flagrante incumplimiento y para cubrir nuevas demandas y necesidades de las personas con discapacidad se aprueba en 2003 la Ley de Igualdad de Oportunidades que establece un nuevo plazo para garantizar la plena accesibilidad a los transportes públicos, según unos parámetros que debían publicarse en dos años —plazo nuevamente incumplido—.

En lugar de la publicación de estos parámetros, el gobierno español, RENFE y ADIF han publicado una publicitada «Guía de Servicios Ferroviarios para viajeros con discapacidad que tengan dificultades en su desplazamiento», en la cual se establecen toda una serie de obstáculos burocráticos para las personas con discapacidad. Entre ellas, la solicitud del billete con al menos 48 horas de antelación y mediante un teléfono de tarificación especial o la solicitud en el Centro de Atención al Cliente de la Estación —que a menudo implica hacer una cola que supone más pérdida de tiempo— para aquellas personas que deseen acompañar hasta el tren a las personas con discapacidad en los que tienen control de acceso. Asimismo —y pese a que en la citada guía no se exprese con claridad este punto—, en la práctica, personas con discapacidad ven negada la posibilidad de acceder a los trenes que no están habilitados en términos de accesibilidad o en las estaciones que no están adaptadas para ello.

Más allá de los incumplimientos de la propia legislación española respecto a accesibilidad a los transportes públicos y de la no realización de los mandatos parlamentarios que se han realizado al gobierno español, la práctica cotidiana de RENFE y ADIF ha supuesto un retroceso en derechos para las personas con movilidad reducida desde la adopción de las medidas explicitadas en la guía referida y que ponen en cuestión no sólo la buena voluntad, sino incluso la literalidad de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana presenta la siguiente

Proposición no de Ley

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

1. Realizar las gestiones oportunas para garantizar que las directivas o el personal de RENFE y ADIF no imposibilitan el acceso al andén o al tren de ninguna persona con discapacidad —más allá de las causas generales para todas las personas—. En este sentido, se establecerán los mecanismos que permitan sancionar a las personas responsables de estos impedimentos y la rápida y eficaz reparación de las personas afectadas.

2. Realizar las gestiones oportunas para garantizar que las directivas o el personal de los transportes públicos del Estado no imposibilitan el derecho a ellos que tiene cualquier persona con discapacidad —más allá de las causas generales para todas las personas—. En este sentido, se establecerán los mecanismos que permitan sancionar a las personas responsables de estos impedimentos y la rápida y eficaz reparación de las personas afectadas.

3. Destinar las partidas asignadas a accesibilidad en los transportes públicos de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008 al cumplimiento de los mandatos parlamentarios aprobados en la presente legislatura con tal fin. En este sentido, y respecto a RENFE, se priorizarán las estaciones que tengan cerca algún centro donde asistan cotidianamente personas con discapacidad, donde se realicen eventos para ellas o sean centros públicos administrativos de referencia, las que tengan como cliente habitual alguna persona con discapacidad, las que sean intercambiadores y las que tengan mayor número de pasajeros».

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de noviembre de 2007.—**Georgina Oliva i Peña** y **Laia Cañigueral i Olivé**, Diputadas.—**Joan Tardà i Coma**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC).

161/002485

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, para su debate en la Comisión de Discapacidad.

Motivación

Con ocasión de celebrarse en 2007 el Año Europeo de la Igualdad de Oportunidades para todas las Personas, las organizaciones de personas con discapacidad y

sus familias de los 25 estados miembro de la Unión Europea pusieron en marcha la iniciativa «1 millón para la discapacidad», campaña de recogida de firmas con el propósito de solicitar de las Instituciones europeas la aprobación de una legislación específica europea sobre no discriminación e igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad.

La campaña, lanzada oficialmente por el Foro Europeo de Discapacidad el 23 de enero de 2007, reitera el llamamiento a la Unión Europea (UE) para que se adopte una legislación global de discapacidad que proteja de manera efectiva a las personas con discapacidad de la discriminación que sufren en todos los ámbitos de su vida. Basada en el principio de democracia participativa, la petición se dirige asimismo a sensibilizar a la opinión pública acerca de la difícil situación a la que se enfrentan 50 millones de personas con discapacidad en la UE, objeto de discriminación y exclusión en todos los ámbitos de la vida.

El éxito de la iniciativa ha sido completo y a comienzos del mes de octubre de 2007, ya se había logrado el objetivo del millón de firmas de apoyo, cifra que con total probabilidad se elevará considerablemente hasta el fin de año en que acaba.

En España, esta campaña ha sido promovida por el sector asociativo de la discapacidad articulado en torno al CERMI y a sus organizaciones, y el éxito ha sido abrumador, con más de 125.000 firmas. Más del 14% de todas las firmas conseguidas en Europa lo ha sido en nuestro país. Estos apoyos revelan la importancia que los temas europeos tienen en la consideración de la ciudadanía española y la capacidad de movilización y acción del movimiento asociativo español de la discapacidad, uno de los más vigorosos de Europa.

Actualmente, las medidas legislativas existentes para las personas con discapacidad en Europa son muy limitadas, a pesar de la base jurídica existente en el Tratado de la UE. Durante los últimos cuatro años, distintos sectores ciudadanos han tratado de convencer a la UE acerca de la necesidad vital de proteger de manera efectiva los derechos de las personas con discapacidad. Sorprendentemente, se ha logrado en la esfera internacional, con la reciente adopción de la Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Algo comparable ha de conseguirse para Europa.

En muchos aspectos, España es uno de los países más avanzados en la adopción de medidas en favor de la plena inclusión de las personas con discapacidad y sus familias. Son múltiples las iniciativas normativas, presupuestarias y programáticas que se han llevado a cabo en nuestro país para este fin compartido de activar en términos de ciudadanía plena a las personas con discapacidad. Paralelamente, el ámbito europeo ha de responder con vigor a los desafíos que la inclusión de las personas con discapacidad plantea; a tal fin, la necesidad de una legislación europea específica es más que evidente. Los esfuerzos de los poderes públicos nacio-

nales y de los sectores sociales más comprometidos con la causa de la Europa de la ciudadanía deben converger para que la Unión Europea se dote de una normativa potente en materia de discapacidad de la que ahora carece.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, haciéndose eco de la campaña “1 millón para la discapacidad”, promueva en los órganos de decisión de la UE la adopción de una legislación específica, de ámbito europeo, sobre no discriminación e igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad que proporcione a esta parte de la ciudadanía mejores instrumentos de protección y defensa que les permitan llevar una vida autónoma y libremente elegida, en condiciones de igualdad con el resto de miembros de la comunidad.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de octubre de 2007.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Diputado.—**Julio Villarrubia Mediavilla**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso.

161/002486

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 de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa a garantizar el acceso de las personas con discapacidad en los trenes AVE y AVANT, para su debate en la Comisión de Fomento y Vivienda.

Exposición de motivos

El pasado mes de diciembre de 2006 la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso debatía una Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en la que se instaba al Gobierno a dotar a los trenes de Alta Velocidad y Lanzaderas de, al menos, tres plazas adaptadas para personas con discapacidad o movilidad reducida puesto que en la actualidad sólo cuentan con una.

La intención del Grupo Parlamentario Popular con aquella iniciativa, que fue votada en contra por el Grupo Socialista, era paliar en parte la discriminación que vienen sufriendo las personas con discapacidad a la hora de utilizar estos servicios ferroviarios a los que,

según los principios constitucionales, tienen derecho como el resto de los ciudadanos.

Una discriminación que no sólo se fundamenta en la escasez de plazas adaptadas para estas personas —principalmente las que utilizan sillas de ruedas— sino también en las inexpugnables barreras y dificultades con las que se siguen encontrando estas personas a la hora de poder acceder desde el andén al convoy o viceversa puesto que la empresa RENFE fija que la utilización de la plataforma de acceso al tren en silla de ruedas debe ser solicitada con 48 horas de antelación. Se trata pues, de otro claro ejemplo de discriminación con respecto al resto de viajeros, que pueden realizar sus viajes en cualquier momento, sin tener establecidos plazos para poder llevar a cabo sus desplazamientos.

Se han denunciado casos, con la preceptiva reclamación a la empresa ferroviaria, en los que se han denegado billetes en la plaza de discapacitados por no solicitar la plataforma con esas 48 horas de antelación o en los que las personas con discapacidad y en silla de ruedas, a pesar de haberla solicitado, se han encontrado con que la plataforma no funciona teniendo que recurrir a la ayuda del resto de viajeros.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a garantizar en todo momento el acceso a los trenes AVE y AVANT a las personas con discapacidad y, especialmente, a los usuarios que requieren la utilización de sillas de ruedas para desplazarse, eliminando el plazo de solicitud previa de 48 horas que tiene fijado RENFE en la actualidad para la utilización de las plataformas de embarque y desembarque, sustituyéndolo por el plazo de solicitud previa de una hora antes de la salida del tren y arbitrando las medidas necesarias tanto de recursos materiales como humanos para que dichas plataformas estén en disposición de ser utilizadas en todos los casos en que sean necesarias.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de noviembre de 2007.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

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

Gobierno y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de diciembre de 2007.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

Comisión de Interior

181/003653

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Interior

Diputado don José Luis del Ojo Torres.

Texto:

¿Cuáles son los motivos por los que aún no se han ocupado las dependencias construidas por el Ayuntamiento de Capileira, en la provincia de Granada, para uso de la Guardia Civil?

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de noviembre de 2007.—**José Luis del Ojo Torres**, Diputado.

Comisión de Medio Ambiente

181/003665

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Medio Ambiente

Diputada doña Celia Villalobos Talero

Texto:

¿Tiene previsto el Ministerio de Medio Ambiente la solución del problema creado por las obras de los túneles del AVE en los acuíferos del valle de Abdalajís?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de diciembre de 2007.—**Celia Villalobos Talero**, Diputada.

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA

La Presidencia de la Cámara, a solicitud de su autor, ha acordado tener por convertidas en preguntas con

respuesta oral en Comisión y trasladar, a los efectos del artículo 190.2 del Reglamento, a la Comisión de Medio Ambiente las preguntas al Gobierno con respuesta escrita que a continuación se relacionan, así como comunicarlo a dicha Comisión, al Gobierno y al señor Diputado preguntante y su publicación 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, 11 de diciembre de 2007.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

RELACIÓN DE PREGUNTAS

Núm. expte.: 184/127830.
 Núm. registro: 197485.
 Autor iniciativa: Lara Carbó, María Teresa de (GP).
 Objeto iniciativa: Ejecución presupuestaria de la partida del Ministerio de Medio Ambiente, Presa de Zufre y otras, consignadas en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, a 31 de julio de 2007.

Publicación: «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 603, de 20 de septiembre de 2007, pág. 983.

Nuevo número asignado a la iniciativa tras la conversión: 181/003669.

Núm. expte.: 184/127831.
 Núm. registro: 197486.
 Autor iniciativa: Lara Carbó, María Teresa de (GP).
 Objeto iniciativa: Ejecución presupuestaria de la partida de la Sociedad de Aguas de la Cuenca Mediterránea, S.A., Desaladora en campo de Dalías y otras, consignadas en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, a 31 de julio de 2007.

Publicación: «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 603, de 20 de septiembre de 2007, pág. 985.

Nuevo número asignado a la iniciativa tras la conversión: 181/003670.

Núm. expte.: 184/127832.
 Núm. registro: 197487.
 Autor iniciativa: Lara Carbó, María Teresa de (GP).
 Objeto iniciativa: Ejecución presupuestaria de la partida de la Sociedad de Aguas de la Cuenca del Guadalquivir, S.A., Garantizar el abastecimiento de agua en alta a las poblaciones de los siste-

mas Quisrajano y Visoras, mediante su interconexión y otras, consignadas en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, a 31 de julio de 2007.

Publicación: «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 603, de 20 de septiembre de 2007, pág. 986.
Nuevo número asignado a la iniciativa tras la conversión: 181/003671.

COMPETENCIAS EN RELACIÓN CON OTROS ORGÁNOS E INSTITUCIONES

COMUNIDADES AUTÓNOMAS

093/000011

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

(93) Convenios entre Comunidades Autónomas

AUTOR: Senado

Convenio entre la Comunidad de Madrid y la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, para la renovación de la utilización de los títulos de abono transportes del Consorcio Regional de Transportes de Madrid en los desplazamientos entre ambas Comunidades.

Acuerdo:

Trasladar a la Comisión Constitucional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 166.1 del Reglamento de la Cámara, así como comunicar al Senado y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de diciembre de 2007.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

CONVENIO ENTRE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA-LA MANCHA PARA LA RENOVACIÓN DE LA UTILIZACIÓN DE LOS TÍTULOS DE ABONO TRANSPORTES DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID EN LOS DESPLAZAMIENTOS ENTRE AMBAS COMUNIDADES

En Madrid, a 9 de noviembre de 2007.

REUNIDOS

De una parte, la Excm. Sra. D.^a Esperanza Aguirre Gil de Biedma, Presidenta de la Comunidad de Madrid.

De otra, el Excmo. Sr. D. José María Barreda Fontes, Presidente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Reconociéndose ambas partes la capacidad suficiente para la realización de este acto,

MANIFIESTAN

Que la Comunidad de Madrid puede celebrar convenios de cooperación con otras Comunidades Autónomas, en especial con las limítrofes, para la gestión y prestación de servicios propios de la competencia de las mismas, de conformidad con lo establecido en el artículo 31 de su Estatuto de Autonomía. Por otra parte, tiene competencia exclusiva en materia del transporte terrestre que transcurra íntegramente por su territorio.

Que, por su parte, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha está facultada para celebrar convenios en idénticos términos a los expuestos, de conformidad con lo establecido en el artículo 40 de su Estatuto de Autonomía. Igualmente, tiene atribuida la competencia exclusiva en materia de transporte terrestre cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Región, según determina el artículo 31.4.^a del Estatuto de Autonomía.

Que, por otra parte, desde 2001 ha venido funcionando a satisfacción de ambas partes el Convenio suscrito el 22 de noviembre de 2000, regulador de las condiciones de utilización de los títulos de Abono Transportes creados expresamente entonces con el objeto de facilitar los desplazamientos entre diversas poblaciones de las Comunidades de Castilla-La Mancha y Madrid.

Por consiguiente, y con el fin de garantizar la continuidad de los beneficios que los ciudadanos han podido disfrutar durante estos años en virtud de la aplicación del citado Convenio, cuya vigencia se ha extinguido en 31 de diciembre de 2006, la Comunidad de Madrid y la junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, consideran oportuno suscribir un nuevo Convenio con arreglo a las siguientes:

ESTIPULACIONES

Primera. Objeto.

El objeto del presente Convenio es mantener la utilización de los títulos de Abono Transportes ya existentes, que permiten realizar desplazamientos entre ambas Comunidades en las condiciones establecidas, así como la determinación del marco regulador de las obligaciones de las partes en relación con la utilización y financiación de tales títulos de transportes.

Segunda. Características de los títulos.

Los títulos de abono existentes y cuya continuidad se mantiene responden a la siguiente denominación:

- Abono Normal Zona E1.
- Abono Normal Zona E2.
- Abono Joven Zona E1.
- Abono Joven Zona E2.

Los títulos anteriores atienden, por, tanto, a la distinción de dos colectivos de usuarios:

- Jóvenes: hasta el 30 de junio del año en que se cumplen los 21 años.
- Normales: resto de usuarios.

Y dos zonas tarifarias, internas al territorio de Castilla-La Mancha, establecidas con criterio de distancia respecto del término municipal de Madrid, de manera que:

- Zona Exterior 1 (E1): límite de distancia 59 kilómetros.
- Zona Exterior 2 (E2): límite de distancia 85 kilómetros

Tercera. Condiciones de utilización de los títulos.

Los títulos tienen las siguientes características y condiciones de utilización:

- Títulos personales e intransferibles, integrados por una tarjeta permanente, con foto, datos de identificación y número de abonado, más un cupón magnético de periodicidad mensual.
- Posibilitan la realización de un número ilimitado de viajes en cualquier medio de transporte público durante el período mensual de validez con las siguientes restricciones:
 - En el caso de RENFE, sólo son válidos en la red de Cercanías.
 - No podrán utilizarse en ninguna concesión de transporte interurbano por carretera que no esté formal-

mente vinculada al Convenio de Utilización del Abono Transportes establecido entre estos operadores y el Consorcio de Transportes. A este respecto, en el Anexo 1 se indica la relación de poblaciones atendidas por estas concesiones y la empresa operadora.

Para todo lo no contemplado en este Convenio, se consideran de aplicación las condiciones vigentes establecidas con carácter general para los títulos de abono.

Cuarta. Titularidad.

Los abonos son de titularidad exclusiva del Consorcio de Transportes, correspondiendo a este la emisión, fabricación, comercialización, venta y recaudación de los ingresos tarifarios.

Las poblaciones de Castilla-La Mancha que en la actualidad disponen de puntos de venta de los abonos exteriores continuarán ofreciendo dicho servicio.

Quinta. Precios de venta.

Los precios de aplicación al usuario para los nuevos títulos de abono en el año 2007 son los siguientes:

- Abono Normal Zona E1: 81,90 euros.
- Abono Normal Zona E2: 97,75 euros.
- Abono Joven Zona E1: 58,70 euros.
- Abono Joven Zona E2: 73,05 euros.

Sexta. Financiación.

Las aportaciones económicas necesarias para la financiación derivada de la utilización de los abonos se distribuirán entre ambas Administraciones según la residencia de los abonados.

A este respecto, los datos disponibles informan de un reparto de las tarjetas de abonados prácticamente igual al cincuenta por ciento entre las dos Comunidades, por lo que durante la vigencia de este convenio, la financiación se asumirá a partes iguales entre la Comunidad de Madrid y la de Castilla-La Mancha.

El importe estimado para 2007 asciende a la cantidad de 3.303.000 euros, por lo que, de acuerdo al criterio de reparto establecido, corresponderá financiar a cada una de las Comunidades la cantidad de 1.651.500 euros.

Séptima. Liquidación de las aportaciones de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

Trimestralmente, la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha liquidará al Consorcio la cuarta parte del importe de financiación que le corresponda de acuerdo con lo dispuesto en la anterior estipulación.

El importe de liquidación deberá ser abonado al Consorcio con fecha valor límite del día 15 del mes siguiente.

El incumplimiento o retraso en el pago facultará a la Comunidad de Madrid para resolver el presente Convenio.

Octava. Protección de datos de carácter personal.

Los datos de carácter personal facilitados por los beneficiarios gozarán de la protección establecida en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y en la Ley 8/2001, de 13 de julio, de la Comunidad de Madrid, reguladora del uso de la informática en el tratamiento de datos personales por la Comunidad de Madrid, incorporándose al fichero de datos de carácter personal que al efecto obra en el Consorcio.

Novena. Comisión de seguimiento.

En los dos meses siguientes a la firma de este Convenio se constituirá una Comisión de Seguimiento, compuesta por miembros de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda, en representación de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y miembros del Consorcio, en representación de la Comunidad de Madrid.

Las funciones de la Comisión serán:

— Resolver las cuestiones que puedan plantearse en cuanto a la interpretación y cumplimiento del presente Convenio.

— Analizar y considerar cualquier petición en relación con la inclusión o exclusión de nuevas líneas o concesiones, así como toda la información necesaria para controlar la ejecución del presente Convenio en los términos acordados.

— Analizar las consecuencias que se deriven de las modificaciones de las tarifas y de los cambios en el tipo y/o características de los títulos descritos en la estipulación segunda.

— Cuantas otras deriven de este Convenio o que las partes firmantes de común acuerdo le confieran.

Décima. Vigencia.

El presente Convenio estará en vigor desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2007, siempre que haya sido ratificado por la Asamblea de Madrid y por las Cortes de Castilla-La Mancha y que, una vez remitido a las Cortes Generales, estas no formulen reparos en los treinta días siguientes a su recepción, de acuerdo con lo establecido en los artículos 16.j) y 31.1 del Estatuto de Autonomía de Madrid y en los artículos 9.2.d) y 40.1 del Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha. En caso de que las Cortes Generales o alguna de las Cámaras manifiesten reparos, la entrada en vigor del Convenio se producirá una vez obtenida la autorización de las Cortes Generales.

Undécima. Extinción.

El presente Convenio se extinguirá por cumplimiento del mismo o por resolución, por alguna de las siguientes causas:

- Incumplimiento de alguna de las partes.
- Renuncia de alguna de las partes, realizada con un mínimo de tres meses de antelación a su efectividad.
- Mutuo acuerdo de las partes.
- Cualesquiera otras que fueran de aplicación conforme a la legislación vigente.

Duodécima. Jurisdicción competente.

Las cuestiones litigiosas que puedan surgir en la interpretación y cumplimiento de este Convenio serán de conocimiento y competencia del Orden Jurisdiccional Contencioso-Administrativo.

Y para que conste y surta los efectos oportunos, se suscribe el presente Convenio, en lugar y fecha indicados al principio.

ANEXO 1

Relación de poblaciones, concesiones y operadores incluidos en el convenio

CONCESIÓN	OPERADOR	POBLACIÓN	ZONA
VAC-044 Madrid-Guadalajara	Continental Auto	Azuqueca	E-1
		Guadalajara	

CONCESIÓN	OPERADOR	POBLACIÓN	ZONA
VAC-023 Madrid-Toledo	Continental Auto	Illescas	E1
		Yeles	
		Esquivias	
		Borox	
		Yuncos	
		Cabañas de la Sagra	
		Olías	E2
		Bargas	
		Toledo	
V-7632 Madrid-Yunclillos	Transporte de Cercanías	Ugena	E1
		Carranque	
		El Viso de San Juan	
		Cedillo del Condado	
		Palomeque	
		Lominchar	E-2
		Recas	
		Yunclillos	
V-7635 Madrid-Cenicientos	El Gato	Méntrida	E-1
		La Torre de Esteban Hambrán	E-2
		Almorox	
		Paredes de Escalona	
VAC-079 Madrid-Sacedón	Trapsa	El Pozo de Guadalajara	E-1
		Aranzueque	E-2
		Tendilla	
V-107 Madrid-Tamajón	Interbús	El Casar de Talamanca	E-1
		Mesones	
		Valdenuño Fernández	
		Viñuelas	E-2
		El Cubillo de Uceda	
		Casa de Uceda	
		Matarrubia	
VAC-082 Madrid-Fuensalida	Cevesa	Valmojado	E-1
		Santa Cruz de Retamar	E-2
		Portillo de Toledo	
		Fuensalida	

CONCESIÓN	OPERADOR	POBLACIÓN	ZONA
VAC-134 Madrid-Casas Ibáñez	Samar	Numancia de la Sagra	E-1
		Pantoja	
		Cobeja	
		Alameda de la Sagra	
		Añover del Tajo	
		Yuncler	
		Villaluenga	
		Argés	E-2
		Layos	
		Guadamur	
		Nambroca	
		Magán	
		Mocejón	
		Villaseca de la Sagra	
		Azucaica	
		Cobisa	
		Burguillos	
		Ajofrín	
		Ocaña	
		Noblejas	
Villarrubia de Santiago			
Villatobas			
V-2264 Madrid-Driebes	Argabús	Mondéjar	E-2
		Albares	
		Almoguera	
V-7634 Madrid-Barajas de Melo- Villamayor de Santiago	Empresa Ruiz	San Joaquín	E-2
		Belinchón	
		Tarancón	
		Zarza de Tajo	
		Santa Cruz de la Zarza	
VAC-077 Madrid-Albalate de Zorita	Trapsa	Fuentenovilla	E-2
		Pozo de Almoguera	
		Yebra	

CONCESIÓN	OPERADOR	POBLACIÓN	ZONA				
VAC-063 Madrid-Toledo por Valmojado	Seal	Casarrubios del Monte	E-1				
		Ventas de Retamosa					
		Camarena					
		Valmojado					
		VAC-051 Madrid-Badajoz-Valencia	Auto Res	Belinchón	E-2		
				Tarancón			
				VAC-93 Madrid-Jaén	La Sepulvedana	La Guardia	E-2
VAC-087 Madrid-Miajadas por Don Benito	La Sepulvedana	Valmojado	E-1				
		Quismondo	E-2				
		Maqueda					
		Santa Olalla					
		Novés					
		Torrijos					
		Gerindote					
		Santa Cruz de Retamar					
VAC-116 Madrid-Aranjuez Madrid-Agudo Madrid-Albadalejo	Aisa	Seseña	E-1				
		Seseña Nuevo					
		Ciruelos					
		VAC-073 Madrid-Navamorcuende	Cevesa	Noblejas	E-2		
				Ocaña			
				Dos Barrios			
				La Guardia			
				Villasequilla			
				Villamuelas			
				Yepes			
				Huerta de Valdecarábanos			
				Cabañas de Yepes			
VAC-073 Madrid-Navamorcuende	Cevesa	Quismondo	E-2				
		Maqueda					
		Santo Domingo-Caudilla					
		Escalona					

CONCESIÓN	OPERADOR	POBLACIÓN	ZONA
VAC-121 Madrid-Zaorejas	Flora Villa	Taracena	E-2
		Valdenoches	
		Toriya	
		Fuentes de la Alcarria	
VAC-149 Madrid-Molina de Aragón-Teruel- Valencia	Samar	Taracena	E-2
		Valdenoches	
		Toriya	
		Trijueque	
VAC-135 Madrid-Campisábalos	Samar	Fontanar	E-2
		Yunquera de Henares	
		Mohernando	
		Humanes	
		Cerezo de Mohernando	

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**