BOLETÍN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX LEGISLATURA

Serie D: GENERAL | **23 de marzo de 2010** | **Núm. 360**

ÍNDICE

Páginas

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY

Comisión de Asuntos Exteriores

161/001571 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el reconocimiento del genocidio armenio 5

161/001589 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre refuerzo de la acción exterior del Gobierno en la lucha contra el terrorismo, en especial en el caso de Venezuela 6

161/001590 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, de apoyo a la oposición democrática en Cuba 6

Comisión de Interior

161/001569 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al complejo policial de Zapadores en la ciudad de Valencia 7

161/001576 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre medidas a adoptar en relación a la habitualidad en la comisión de faltas por hurto .. 8

161/001577 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre equiparación de la edad de jubilación entre los «Mossos D'Esquadra-Policía de la Generalitat de Catalunya» y las demás Policías Autonómicas 9

161/001581 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la devolución a la Guardia Civil de las competencias de seguridad ciudadana en las zonas rurales del término municipal de El Puerto de Santa María (Cádiz) 10

Comisión de Defensa

161/001582 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre medidas urgentes para la compensación a los veteranos del Sidi Ifni 10

Comisión de Economía y Hacienda

161/001572 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el pago inmediato de las

Páginas

compensaciones a los municipios por la bonificación del 95% del IBI Urbana a las concesionarias de autopistas 11

161/001575 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el tratamiento de las operaciones vinculadas de las PYMES en el Impuesto de Sociedades 13

Comisión de Fomento

161/001573 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre la mejora del servicio de los trenes AVANT en la línea Lleida-Barcelona 13

161/001574 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el impulso del corredor ferroviario Mediterráneo y las actuaciones urgentes a incluir en el mismo 14

161/001580 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la construcción de un bypass ferroviario para Tarragona que incorpore dicha ciudad al servicio de la alta velocidad 15

161/001585 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre construcción de un puente sobre el río Ridaura 17

Comisión de Trabajo e Inmigración

161/001568 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre reconocimiento de la pensión de viudedad en los términos señalados en la sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de fecha 08/12/2009, para las parejas casadas por el rito gitano que vieron denegadas en su día su pensión, pese a haber cotizado a la Seguridad Social durante el tiempo exigido 17

161/001570 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre cumplimiento del principio de separación de fuentes consagrado en el Pacto de Toledo 18

161/001583 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la situación de los trabajadores fijos discontinuos que no han podido reunir las cotizaciones necesarias para acceder al nivel contributivo o asistencial de protección por desempleo 19

Comisión de Industria, Turismo y Comercio

161/001579 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el sector eléctrico 20

Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca

161/001586 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al inicio del trámite de incoación del nuevo expediente de deslinde del tramo de costa que afecta a los núcleos del Ayuntamiento de Marín (Pontevedra) que cuentan con edificaciones de histórica singularidad 22

Comisión de Cultura

161/001584 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la creación de una Comisión Nacional Conmemorativa del Primer Centenario del nacimiento de Gonzalo Torrente Ballester 23

161/001587 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la conmemoración del centenario del nacimiento de Gonzalo Torrente Ballester 23

Páginas

Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad

161/001588 Proposición no de Ley presentada por los Grupos Parlamentarios Socialista, Vasco (EAJ-PNV), sobre modificación del baremo para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad para que tenga en cuenta las restricciones de movilidad que presentan las personas con ceguera y deficiencia visual grave por razón de su discapacidad 25

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

161/001578 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), por la que se insta al Gobierno a la renovación y mejora en la señalización vial de las carreteras del Estado 26

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

Comisión de Asuntos Exteriores

181/002487 Pregunta formulada por el Diputado don José Ignacio Landaluce Calleja (GP), sobre previsiones acerca de presentar queja formal ante el Gobierno británico sobre el incidente ocurrido el día 26/02/2010, cuando una patrullera gibraltareña expulsó de aguas españolas a una patrullera de la Guardia Civil que llevaba a bordo a personal civil 28

181/002488 Pregunta formulada por el Diputado don José Ignacio Landaluce Calleja (GP), sobre conocimiento que tiene el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación del nuevo incidente ocurrido entre autoridades gibraltareñas y la Guardia Civil, cuando una embarcación gibraltareña expulsó a una embarcación de la Guardia Civil que se encontraba patrullando en aguas españolas próximas a la colonia de Gibraltar el día 26/02/2010 28

181/002489 Pregunta formulada por el Diputado don José Ignacio Landaluce Calleja (GP), sobre previsiones acerca de incluir en las reuniones técnicas del Foro Tripartito barajar la posibilidad de la puesta en marcha de patrullas conjuntas entre españoles y gibraltareños para evitar la sucesión de incidentes en aguas de la Bahía de Algeciras 29

181/002490 Pregunta formulada por el Diputado don José Ignacio Landaluce Calleja (GP), sobre previsiones acerca de presentar queja formal ante el Gobierno británico sobre el incidente ocurrido entre dos embarcaciones de la Royal Navy y una patrullera de la Guardia Civil en aguas españolas el día 09/02/2010 29

181/002491 Pregunta formulada por el Diputado don José Ignacio Landaluce Calleja (GP), sobre conocimiento que tiene el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación del conflicto denunciado sobre el incidente ocurrido el 09/02/2010 entre dos embarcaciones de la Royal Navy y una patrullera de la Guardia Civil cuando se encontraba en aguas españolas a seis millas de la Colonia gibraltareña 29

Comisión de Interior

181/002484 Pregunta formulada por el Diputado don José Ignacio Landaluce Calleja (GP), sobre medidas para acabar con la lista de espera de dos meses en los trámites de expedición de DNI en la comarca del Campo de Gibraltar (Cádiz) 29

Comisión de Fomento

181/002486 Pregunta formulada por la Diputada doña María de la Concepción de Santa Ana Fernández (GP), sobre garantías de que el AVE llegará a Granada en 2013 29

181/002495 Pregunta formulada por la Diputada doña Rosa María Díez González (GMx), sobre motivos por los que la CIAIAC no ha emitido aún el informe definitivo del accidente del helicóptero Sikorsky S-61 de la compañía HELICSA, S.A. 30

Páginas

Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca

181/002482 Pregunta formulada por el Diputado don Manuel Domínguez González (GP), sobre medidas para paliar los daños producidos en las Islas Canarias por los temporales que han azotado el archipiélago durante los meses de enero y febrero de 2010 y prevenir los efectos de futuras incidencias climatológicas 30

181/002494 Pregunta formulada por la Diputada doña María Olaia Fernández Davila (GMx), sobre opinión del Gobierno acerca de la existencia de sobradas razones para que el proceso de compra de Puleva por la multinacional francesa Lactalis sea sometido al Tribunal de Defensa de la Competencia 30

Comisión de Política Territorial

181/002492 Pregunta formulada por la Diputada doña María del Carmen Rodríguez Maniega (GP), sobre motivos por los que la Delegación de Gobierno de Asturias no ha solicitado todavía la ejecución de la sentencia número 756/04 del TSJ de Asturias, de 31 de junio, que anula diversos acuerdos relativos a los presupuestos para 1998 y 1999 del Ayuntamiento de Cudillero y el convenio regulador de las condiciones de trabajo del personal funcionario y laboral fijo del período 1999-2003 30

Comisión de Sanidad, Política Social y Consumo

181/002483 Pregunta formulada por el Diputado don Mario Mingo Zapatero (GP), sobre calendario previsto para la regulación de los Mestos 30

Comisión de Igualdad

181/002493 Pregunta formulada por la Diputada doña Antonia García Valls (GS), sobre prioridades en materia de igualdad para la Presidencia española de la Unión Europea 31

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

181/002485 Pregunta formulada por la Diputada doña Susana Camarero Benítez (GP), sobre motivo por el que la Orden PRE/52/2010, de 21 de enero de 2010 que ha modificado el Reglamento General de Vehículos, no ha cumplido el mandato del Congreso de los Diputados de modificar el color de los rotativos de los vehículos de emergencia 31

Otros textos

DECLARACIONES INSTITUCIONALES

140/000023 Declaración del día 27 de junio como día en recuerdo y homenaje a las víctimas del terrorismo 31

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, 16 de marzo de 2010.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro.**

Comisión de Asuntos Exteriores

161/001571

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, a instancia del Diputado Joan Tardà i Coma, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el reconocimiento del genocidio armenio para su debate en la Comisión de Asuntos Exteriores.

Exposición de motivos

El Genocidio armenio es el término usualmente utilizado para hacer referencia a la deportación masiva, y a la muerte durante la misma, de un número indeterminado de civiles armenios —estimado en más de un millón— durante los años de la Primera Guerra Mundial, así como los años previos y posteriores, como consecuencia de las políticas represivas del gobierno turco.

Al inicio del genocidio, Reino Unido, Francia y Rusia advirtieron a los llamados Jóvenes Turcos, que dirigían el gobierno de Turquía, que eran responsables de un crimen contra la humanidad. Tras la Primera Guerra Mundial, tribunales de posguerra de la propia Turquía sometieron a juicio a los Jóvenes turcos, condenándolos a muerte por un genocidio que fue reconocido por muchos de sus oficiales y por pruebas recopiladas por EEUU, Reino Unido y Alemania. Sin embargo, y con los Jóvenes Turcos condenados en el exilio, el genocidio armenio continuaría con mayor virulencia si cabe de la mano de Mustafa Kemal «Atatürk».

A pesar de todas las evidencias, Turquía siempre ha negado la existencia de un genocidio, arguyendo que las muertes no fueron el resultado de un plan de exterminio masivo dispuesto por el estado otomano, sino que fueron causadas por las luchas interétnicas, las enfermedades y el hambre durante el confuso periodo de la Primera Guerra Mundial.

No obstante, casi todos los estudiosos —incluso turcos— opinan que los hechos encajan en la definición actual de genocidio, opinión respaldada por las Naciones Unidas, el Parlamento europeo y una lista creciente de países, entre los cuales, Francia, Canadá, Italia, Grecia, Chipre, Armenia, Eslovaquia, Polonia, Líbano, Rusia, Lituania, Bélgica, Suiza, Países Bajos, Suecia, Venezuela, Argentina, Uruguay, el Vaticano e, incluso, Estados Unidos.

El Estado Español todavía no se cuenta entre los que han reconocido el genocidio armenio. En tanto que el reconocimiento histórico de los crímenes perpetrados es necesario para cicatrizar heridas y reconstruir lazos de paz es importante el reconocimiento del genocidio por parte del Estado español y que se inste, en las instancias internacionales oportunas, a su definitiva superación.

Es por todo ello que se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados reconoce el genocidio armenio ejecutado por Turquía como un crimen contra la humanidad e insta al gobierno español a:

1. Instar al Estado de Turquía al reconocimiento del genocidio armenio como un gesto de concordia con Armenia y de buena voluntad en las relaciones regionales, en el marco de la cultura de la Alianza de Civilizaciones.
2. Reclamar a la Unión Europea el papel de mediador entre los Estados de Turquía y Armenia para la superación definitiva del genocidio armenio.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de marzo de 2010.—**Joan Tardà i Coma,** Diputado.—**Joan Ridao i Martín,** Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

161/001589

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre refuerzo de la acción exterior del Gobierno en la lucha contra el terrorismo, en especial en el caso de Venezuela, para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

El pasado 1 de marzo se daba a conocer un Auto de Procesamiento del Juzgado Central de Instrucción n.º 6 de la Audiencia Nacional, fechado el día 24 de febrero, que en su exposición de hechos revelaba inquietantes actividades de la banda terrorista ETA en Sudamérica, especialmente en Venezuela, en colaboración con el narcoterrorismo de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), así como la posible connivencia, o como mínimo la absoluta permisividad, de las autoridades de la República Bolivariana. De hecho, el propio Auto, en su parte dispositiva, acuerda remitir copia al Ministerio de Exteriores con el objeto de tramitar las gestiones pertinentes ante las autoridades cubanas y venezolanas para la extradición de algunos de los procesados, «pues obran diligencias en este procedimiento que ponen de manifiesto la cooperación gubernamental venezolana en la ilícita colaboración entre las FARC y la ETA (...)».

El mismo día en que este documento se hacía público, el Presidente Zapatero, en rueda de prensa en Alemania, afirmaba que el gobierno estaba «a la espera de las explicaciones por parte de Venezuela y, en función de esa explicación, actuará el Gobierno de España», encargando al Ministro Moratinos establecer los contactos oportunos para demandar del gobierno venezolano una respuesta convincente. A partir de esta afirmación, se encadenaron una serie de comunicados, desmentidos y malentendidos en los que hemos tenido que ver cómo desde el Gobierno venezolano, tanto por su Presidente, Hugo Chávez Frías, como por su Canciller, Nicolás Maduro, se menospreciaba gravemente a la justicia en España, se injuriaba a un Ex Presidente del Gobierno, a un juez, se negaba la legitimidad de las actuaciones e incluso se ignoraba la lógica separación de poderes, ante la dejación de un Ministro de Exteriores que llegaba a declarar que no se habían pedido explicaciones a Venezuela, sino información.

Toda la cadena de despropósitos no es más que el fruto de una política de tolerancia e incluso complicidad con unos regímenes que, como el venezolano, hace tiempo que han abandonado la normalidad democrática, pero que sin embargo siguen siendo considerados afines por buena parte del Gobierno por su compromiso ideológico. Como es obvio, esto no debiera impedir que España defendiese sus intereses y atendiese escrupulosamente los requerimientos judiciales, más en un campo primordial como es la lucha contra el terrorismo y la búsqueda y captura de cualquier miembro de ETA, allá donde se encuentre. No es sólo la imagen de España lo que se pone en evidencia con estas actuaciones y titubeos, sino que se compromete la seriedad de nuestra acción en la lucha contra el terrorismo y el propósito de perseguirlo en sus refugios en el extranjero. España debe pedir, por la vía más formal posible, las explicaciones pertinentes, así como la extradición de los procesados para su juicio en nuestro país, y hacerlo sin entrar en consideraciones o debates abstrusos.

Teniendo en consideración los antecedentes expuestos, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Convocar al Embajador de Venezuela en España y entregarle una nota verbal de protesta, ante las afirmaciones y actuaciones de su Gobierno.
2. Exigir al Gobierno de Venezuela la máxima colaboración en la lucha antiterrorista, así como la mayor diligencia en el cumplimiento de las actuaciones solicitadas por la justicia española.
3. Priorizar, entre los temas a tratar en la Próxima Cumbre entre la UE y los países de América Latina y el Caribe, a celebrar en Madrid en el próximo mes de mayo, la cooperación en la lucha contra el terrorismo.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2010.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón,** Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001590

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley de apoyo a la oposición democrática en Cuba, para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

Durante más de medio siglo de dictadura comunista, personificada en la figura de Fidel Castro y recientemente, como régimen hereditario, en su hermano Raúl, el sufrimiento de los ciudadanos cubanos, privados de su libertad, su honor y vida por mor de la represión, no ha hecho más que ir en aumento.

Hoy existen más de doscientos presos políticos en las cárceles de Cuba, ciudadanos que fueron encarcelados por el mero hecho de pedir de manera pacífica una apertura democrática del país. Algunos de ellos han sido procesados por peligrosidad predelictiva, artificio jurídico que permite privar de libertad a cualquiera por la mera sospecha —apetencia, más bien— de la autoridad competente. Docenas de periodistas independientes, disidentes pacíficos y defensores de derechos humanos, en su mayoría miembros de la oposición democrática, permanecen en las cárceles cubanas por el legítimo ejercicio de los derechos fundamentales de expresión, reunión y asociación.

El pasado martes 23 de febrero, Orlando Zapata Tamayo, simpatizante de la oposición democrática y pacífica al régimen, falleció en el penal de Kilo-8, en Camagüey, tras dos meses en huelga de hambre y dos semanas privado de agua por órdenes del régimen. Su protesta tenía un único, simple objetivo: que no lo torturasen más, que lo tratasen como a un ser humano, aún privado de libertad.

Orlando Zapata llevaba encarcelado desde la Primavera negra del 2003, llamada así por la detención y condena de 75 demócratas, y que motivó la condena unánime de la sociedad internacional así como la adopción, por parte de la Unión Europea, de una serie de medidas de apoyo a la oposición democrática, en el marco de la Posición Común, que abrieron una ventana a la esperanza de los oprimidos, antes de ser desgraciadamente desactivadas año y medio después.

Teniendo en consideración los antecedentes expuestos, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Condenar la evitable y cruel muerte del preso de conciencia Orlando Zapata Tamayo, y expresar su solidaridad y condolencia a su familia.
2. Exigir a las autoridades cubanas la inmediata e incondicional liberación de todos los presos de conciencia.
3. Obtener del gobierno cubano el compromiso de que Cruz Roja Internacional, así como el Relator de la ONU de Derechos Humanos, puedan visitar las cárceles en las que se encuentran recluidos los presos de conciencia y verifique que las condiciones en las que se encuentran se ajustan a los estándares mínimos que exigen la legalidad internacional.
4. Establecer de inmediato, en el marco de la Posición Común de la Unión Europea sobre Cuba, un diálogo estructurado con la sociedad civil cubana y con aquellos sectores que apoyan una transición pacífica a la democracia pluripartidista en la isla, reanude la solidaridad con la oposición democrática al régimen, y establezca una política de puertas abiertas para los demócratas en las embajadas, particularmente la española, así como la dotación de las mismas con sistemas abiertos de conexión inalámbrica a internet, a disposición de los ciudadanos vecinos a la legación.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2010.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón,** Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Interior

161/001569

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa al complejo policial de Zapadores en la ciudad de Valencia, para su debate en Comisión de Interior.

Exposición de motivos

El complejo policial más grande de la Comunidad Valenciana se encuentra en unas lamentables condiciones. El desprendimiento de cascotes, la aparición de grietas, las goteras en días de lluvia y la proliferación de roedores es la tónica habitual en los últimos años.

La Vicepresidenta Primera del Gobierno María Teresa Fernández de la Vega, prometió en Valencia, durante la campaña electoral de 2008 una amplia rehabilitación y remodelación del complejo policial de Zapadores en la ciudad de Valencia.

Sin embargo, tras dos años transcurridos las obras aún no han comenzado y parece que se van a retrasar hasta 2011.

El complejo se encuentra en una situación de deterioro y abandono total, a pesar de que la seguridad debería ser una política prioritaria para el Gobierno. Dicha reforma ha contado con el apoyo del Gobierno Valenciano que ha reiterado en numerosas ocasiones al Gobierno central la necesidad de la misma.

Pero, sin duda la necesidad de mejorar las condiciones de las comisarías del CNP y Guardia Civil en la provincia de Valencia es una asignatura pendiente de este Gobierno.

En el caso del complejo policial de Zapadores la reforma es fundamental porque los más de 800 efectivos de seguridad destinados en el mismo, están trabajando en unas condiciones sumamente lamentables y peligrosas.

Tras numerosas promesas incumplidas, la situación de los agentes que prestan su servicio en Zapadores es

insostenible por lo que urge una reforma inmediata de las instalaciones del mismo.

Por ello, el Grupo Parlamentario Popular formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que inicie la reforma integral del complejo policial de Zapadores en la ciudad de Valencia, aprobando la licitación y adjudicación de las obras de forma inmediata.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de marzo de 2010.—**Susana Camarero Benítez,** Diputada.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón,** Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001576

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta, para su discusión ante la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados, la siguiente Proposición no de Ley sobre medidas a adoptar en relación a la habitualidad en la comisión de faltas por hurto.

Antecedentes

Según datos facilitados por la Fiscalía Superior de Catalunya, en 2008 se cometieron en la ciudad de Barcelona unas 800.000 faltas por hurto. En un gran número de casos, las sustracciones de pequeños importes se realizan de forma reincidente. Algunos sujetos acumulan hasta 66 arrestos en un año. Este dato revela la importancia que tiene la reincidencia en la comisión de estas faltas, situación que afecta directamente en los mecanismos de protección de la seguridad ciudadana.

Convergència i Unió ha planteado desde hace más de ocho años la necesidad y urgencia de afrontar un tratamiento diferente ante la multirreincidencia de faltas, ya que se consideraba que no tenían una respuesta punitiva adecuada. A pesar de haberse avanzado en aspectos positivos y procesales, debe continuarse el proceso de mejora de las respuestas jurídicas ante la reiteración en estas infracciones.

El Código Penal, en su artículo 623, castiga las faltas por hurto con localización permanente de 4 a 12 días o multa de uno a dos meses. En muchos casos, ante la falta de domicilio permanente, la mayoría de sentencias condenan al autor al pago de multa.

Asimismo, a pesar de que el artículo 234.2 del mismo Código considera que quien el plazo de un año realice cuatro veces el tipo penal de falta de hurto será castigado con las penas previstas en el delito de hurto, siempre que el montante acumulado de las infracciones sea superior al mínimo de la referida figura de delito, en la mayoría de casos no resulta aplicable. Y ello porque la doctrina y la jurisprudencia han entendido que sólo en el caso de que se instruyan en un mismo proceso actos punibles definidos en el tipo se podrá aplicar la sanción prevista para el delito por acumulación de faltas.

Por otro lado, debe considerarse que la inexistencia de un registro de por faltas dificulta el conocimiento por parte de los órganos judiciales de la reincidencia en la infracción por hurto.

De todo ello puede inferirse que la actual regulación del Código Penal no ofrece una respuesta eficaz que contribuya a prevenir nuevas infracciones. Debe tenerse en cuenta que el fenómeno de la reincidencia es uno de los que en mayor medida influye ante la población en su percepción de la seguridad ciudadana. Por ello deben establecerse medidas que permitan asegurar una respuesta jurídica más contundente que la actual.

En este sentido, se propone sancionar la falta por hurto con una pena leve de privación de libertad por un corto espacio de tiempo, recuperando la pena de arresto menor prevista antes de la reforma del año 1995. Asimismo, debe contemplarse para los casos de habitualidad la no aplicación de la sustitución obligatoria de la pena, prevista en el artículo 71.2 del Código. Todo ello, como medida eficaz y disuasoria del Derecho punitivo frente a la actual percepción de los sujetos multirreincidentes de levedad de la respuesta jurídica.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) presenta la siguiente:

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados, estando en tramitación parlamentaria el Proyecto de Ley Orgánica de modificación del Código Penal, considera la necesidad de modificar la vigente regulación de las faltas por hurto, a fin de añadir como pena alternativa a la de multa, la privación de libertad de quince días hasta tres meses (antiguo arresto menor), excluyendo la sustitución obligatoria en los casos de habitualidad.

Para hacer efectiva esta modificación y poder apreciar la habitualidad, insta al Gobierno a realizar las modificaciones oportunas para crear el Registro de faltas, que contendrá la información relativa a sentencias acordadas en procedimientos penales por la comisión de faltas por hurto.

El Gobierno acometerá dichas modificaciones a propuesta del Ministerio de Justicia, oído el Consejo General del Poder Judicial, la Fiscalía General del Estado, la Agencia de Protección de Datos y las Comunida-

des Autónomas con competencias en materia de Administración de Justicia.

La regulación deberá establecer el régimen de inscripción y tratamiento, así como el acceso a la información contenida en el Registro por parte de los órganos judiciales del orden penal, el Ministerio Fiscal, la Policía Judicial y las fuerzas policiales propias de las Comunidades Autónomas, asegurando la confidencialidad de los datos y el respeto al derecho a la intimidad de los ciudadanos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de marzo de 2010.—**Josep Antoni Duran i Lleida,** Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

161/001577

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y de acuerdo con lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta, para su discusión ante la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados, una Proposición no de Ley para la equiparación de la edad de jubilación entre los «Mossos d'Esquadra-Policía de la Generalitat de Catalunya» y las demás policías autonómicas.

Antecedentes

Desde los órganos de representación sindical de las policías autonómicas llevan años trabajando para conseguir que se corrijan las desigualdades existentes respecto del Cuerpo Nacional de Policía en materia de edad de jubilación y repercusión en las pensiones.

Así, a diferencia de los «Mossos d'Esquadra», los integrantes del Cuerpo Nacional de Policía no están adscritos al Régimen General de la Seguridad Social, sino en un distinto y específico llamado «Clases Pasivas», en el que —cumpliendo con unas determinadas condiciones— los policías nacionales se pueden jubilar a los 60 años con una pensión del 100% de la base reguladora. En cambio, los «Mossos d'Esquadra», al estar sujetas al Régimen General, sólo se podrán jubilar con una pensión del 100% de la base reguladora a partir de los 65; pues en el caso que se opte por una jubilación anticipada, la Ley prevé que se aplique un coeficiente corrector, lo que a su vez implica una reducción de un 8% por año anticipado en el importe de la pensión.

En este sentido, varios estudios realizados en el ámbito universitario catalán y por el Centro de Investigación Thomas Becket han destacado que los efectos del trabajo policial sobre la salud de los agentes y su incidencia en su carrera profesional son un hecho objetivo innegable: las facultades físicas y psíquicas necesarias para el completo ejercicio de las funciones policiales no se les pueden presuponer a partir de los 55 años de edad. *A sensu contrario* mantener agentes en dedicación plena a partir de esa edad pone en peligro la eficacia y la calidad del servicio policial en su atención al ciudadano.

Por ello, ya en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002 (Ley 24/2001) se introdujo en la Disposición adicional 32.ª que: «El Gobierno, en el plazo más breve posible, presentará un informe en el que se analizará la situación de los funcionarios de las policías autonómicas en el nuevo marco de la jubilación gradual y flexible en función de la edad de jubilación en comparación con el resto de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado». Sin embargo, esta Disposición adicional jamás fue desarrollada.

Fruto del trabajo conjunto de los sindicatos profesionales de las policías autonómicas de Euskadi, Navarra y Catalunya, el día 6 de junio de 2006 el Congreso de los Diputados aprobó la siguiente resolución que instaba al Gobierno a que: «[...] en el marco de las previsiones contenidas en el apartado 2 del artículo 161 de la Ley General de la Seguridad Social o de otras fórmulas alternativas, el gobierno juntamente con las Comunidades Autónomas con competencias en la materia, acometa las reformas que permitan, cumpliendo los principios y objetivos recogidos en el "Acuerdo sobre Seguridad Social", alcanzado en el marco del Diálogo Social, la reducción de la edad de jubilación de los funcionarios de las policías autonómicas integrales.»

Así, en el artículo 3.3 de la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social, se incorporó un nuevo artículo 161 bis a la Ley General de la Seguridad Social 1/1994, relativo a la jubilación anticipada del tenor que sigue: «La edad mínima a que se refiere la letra a) del apartado 1 del artículo anterior podrá ser rebajada por Real Decreto, a propuesta del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, en aquellos grupos o actividades profesionales cuyos trabajos sean de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre y acusen elevados índices de morbilidad o mortalidad, siempre que los trabajadores afectados acrediten en la respectiva profesión o trabajo el mínimo de actividad que se establezca».

A pesar de habilitación legal antedicha, la edad mínima no ha sido rebajada y, tras el fracaso que ha supuesto el marco del Diálogo Social plasmado en el Pacto de Toledo y que imposibilitó un acuerdo sectorial; finalmente, la «Ertzaintza» (Policía Autonómica Vasca) ha conseguido que la desigualdad en materia de jubilación anticipada a los 60 años sea corregida a través de un pacto político plasmado en los Presupuestos Generales del Estado 2010 y de modificación de la Ley General de la Seguridad Social entre el Grupo Parlamentario Vasco y el Gobierno español. Dicho pacto, defendido por el Ministerio del Interior, debería permi-

tir que se terminase la desigualdad existente entre el Cuerpo Nacional de Policía y la «Ertzaintza».

Por lo tanto, como tanto los «Mossos d'Esquadra» como la Policía Foral de Navarra se encuentran en la misma situación de desigualdad que la «Ertzaintza» antes del acuerdo; desde el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) entendemos que al estar los tres cuerpos sujetos al Régimen General de la Seguridad Social, los tres cuerpos deben gozar de los mismos derechos, como se desprende del artículo 14 de la Carta Magna.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) presenta la siguiente:

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que antes de fin de año equipare la edad de jubilación a los 60 años entre los «Mossos d'Esquadra», la Policía Foral de Navarra y la «Ertzaintza»; garantizando la igualdad entre las policías autonómicas en la aplicación de las condiciones de financiación de las prejubilaciones.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de marzo de 2010.—**Josep Antoni Duran i Lleida,** Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

161/001581

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 la devolución a la Guardia Civil de las competencias de seguridad ciudadana en las zonas rurales del término municipal de El Puerto de Santa María, para su debate en la Comisión de Interior.

Exposición de motivos

El Puerto de Santa María cuenta con una Comisaría Local del Cuerpo Nacional de Policía que tiene a su cargo esta ciudad, más la de Puerto Real, distante a 20 kms, y los centros penitenciarios Puerto I, Puerto II y Puerto III, además del módulo penitenciario en el Hospital Clínico de Puerto Real.

También cuenta con un acuartelamiento de la Guardia Civil, para cubrir las zonas portuarias y fiscal, con una plantilla tan escasa que han tenido que poner un horario comercial de atención al ciudadano.

Desde 1997 la Policía Nacional se hace cargo de las zonas rurales, cosa que nunca ha sido efectiva por las carencias de medios humanos y logísticos, además de carecer de la especialización para esos cometidos. Ante esta situación han sido muy numerosas las demandas de los ciudadanos y organizaciones agrarias y vecinales para que se vuelva a la situación anterior —como tienen otras localidades vecinas— y recupere la Guardia Civil dichas competencias, lo que también le vendría bien para colaborar en las competencias de costas-fiscal, que tienen también grandes carencias humanas y logísticas.

La desesperación de los ciudadanos de estas zonas rurales y sus organizaciones representativas, es tal que han decidido organizarse en grupos para ejercer unidos la vigilancia y defensa de sus propiedades ante el incremento de robos y expolios que sufren. Lógicamente, no compartimos esta actuación pero somos conscientes de que hay que dar respuesta a sus justas reclamaciones.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular formula la siguiente

Proposición no de Ley:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que devuelva a la Guardia Civil las competencias de seguridad ciudadana en las zonas rurales en el término municipal de El Puerto de Santa María.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de marzo de 2009.—**Aurelio Sánchez Ramos,** Diputado.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón,** Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Defensa

161/001582

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 de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley, sobre medidas urgentes para la compensación a los veteranos del Sidi Ifni, para su debate en la Comisión de Defensa.

Exposición de motivos

El 28 de febrero del 2006 la Comisión de Defensa del Congreso de los Diputados aprobaba una Proposición no de Ley, relativa al reconocimiento de los servicios de los veteranos del Ifni-Sahara (1957-1960). En el petitum de la misma se acordaba instar al Gobierno a promover legislativamente la posibilidad de honrar y premiar a aquellos soldados, tanto voluntarios como forzosos, que en los años 1957, 1958 y 1959 estuvieron presentes en el conflicto de Sidi Ifni y el Sahara, impar-

tiendo una reparación moral y económica a su sacrificio personal. Dicha reparación venía además cuantificada por comparación a las percibidas por los soldados profesionales en las actuales misiones en el extranjero.

Más de un año y medio después, el Gobierno parecía cumplir con el mandato parlamentario por medio de la inclusión, en la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar, de la Disposición final novena, por la que se subrayaban los méritos adquiridos por estos soldados españoles, y se establecían tres vías de reconocimiento. El expreso, ya reflejado en la Ley y que también tendría paso en diversas conmemoraciones, como las del quincuagésimo aniversario, el indirecto, mediante el apoyo a asociaciones vinculadas a los distintos cuerpos del ejército involucrados en la campaña, como el de nómadas o los de transmisiones, por poner algunos ejemplos, y el directo, individual y retributivo, pendiente de la elaboración de un listado de los más o menos 8.400 soldados que se calculan estuvieron en el Sidi Ifni.

Han pasado dos años desde la aprobación de la Ley de la Carrera Militar, y la propia Subsecretaria del Ministerio de Defensa, en comparecencia en la Cámara el pasado 2 de diciembre del 2009, reconocía la incapacidad del organismo público para realizar dicho listado, por lo que se había decidido externalizar la tarea a una empresa privada. Además, reconocía implícitamente que las asociaciones solicitantes de las ayudas para la organización de actos y exposiciones conmemorativas eran escasas, lo que se debe probablemente a falta de información, publicidad y contacto entre el Ministerio y estas asociaciones.

Desde el Grupo Parlamentario Popular consideramos que, tanto el escaso cumplimiento del segundo de los propósitos de reconocimiento, como el nulo del principal, el reconocimiento personal y pecuniario, deben ser enmendados inmediatamente si el Gobierno realmente tiene la intención de dar cumplimiento a la Disposición final, ya que no parece tanta la complejidad del problema y su solución.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Fijar las cuantías de las indemnizaciones destinadas al reconocimiento de los soldados españoles, incluidas clases de tropa, soldados de reemplazo y compañías expedicionarias, participantes en la Campaña de Sidi Ifni-Sahara, teniendo en cuenta el baremo comparativo aprobado con respecto a los soldados participantes actualmente en misiones en el exterior.

— Acelerar al máximo las labores de elaboración del listado total de participantes.

— Que, mientras el censo no se complete, el Gobierno comenzará a tramitar indemnizaciones y reconocimiento a aquellos que, por medio de sus cartillas militares u otros documentos oficiales, puedan acreditar su participación en el conflicto.

— Contactar con las diversas asociaciones existentes para informar puntual y detalladamente de las posibles subvenciones para celebrar actos, así como sus plazos y condiciones de convocatoria.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de febrero de 2010.—**Inmaculada Bañuls Ros** y **Vicente Ferrer Roselló,** Diputados.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón,** Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Economía y Hacienda

161/001572

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, a instancia de su Portavoz Joan Ridao i Martín, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el pago inmediato de las compensaciones a los municipios por la bonificación del 95% del IBI Urbana a las concesionarias de autopistas para su debate en la Comisión de Economía y Hacienda.

Exposición de motivos

Autopistas Concesionaria Española S.A. (ACESA), es la entidad que tiene adjudicada la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista AP-2. La ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, establece en su artículo 12 una bonificación a favor de las concesionarias de autopistas del 95% de la cuota anual del impuesto sobre bienes inmuebles.

No obstante, la posterior Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas locales, en su Disposición Transitoria dice textualmente: «Quienes a la fecha de comienzo de aplicación del Impuesto sobre Bienes Inmuebles gocen de cualquier clase de beneficio fiscal en la contribución territorial rústica y pecuaria o en la contribución territorial urbana, continuarán disfrutando de los mismos en el impuesto citado en primer lugar, hasta la fecha de su extinción y, si no tuvieran término de disfrute, hasta el 31 de diciembre de 1992, inclusive».

La citada disposición transitoria abrió la puerta para interpretar que las bonificaciones de las que venían gozando las concesionarias de autopistas, finalizaban al 31 de diciembre de 1992. No obstante el Tribunal

Supremo (sentencia de 10 de diciembre de 1997, recurso de casación en interés de ley 5546/96), consideró que las bonificaciones a las concesionarias eran un beneficio otorgado directamente por la ley de Autopistas, y no por una norma tributaria y que, por tanto, no era de aplicación en este caso la disposición transitoria segunda de la Ley 39/1988.

La Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales, persigue la ordenación de un sistema financiero encaminado a la efectiva realización de los principios de autonomía y suficiencia financiera de las entidades locales. Por ello, la misma ley contempla una serie de mecanismos para dar cumplimiento a estos principios rectores, siendo uno de ellos, el de la compensación en caso de que por ley se otorguen beneficios fiscales en materia tributaria local, como el caso de las bonificaciones del Impuesto sobre bienes inmuebles de las que son beneficiarias las concesionarias de autopistas.

En este sentido, el artículo 9.2 del citado texto normativo, establece las fórmulas de compensación a la administración local, para sustituir los recursos dejados de percibir como consecuencia de los beneficios fiscales que afecten a tributos locales.

A pesar de la falta de previsión expresa en la Ley de Autopistas de 1972, de la compensación a las corporaciones locales por los beneficios otorgados a las concesionarias de autopistas, ello no significa que la compensación no proceda, puesto que ha sido corroborado y contemplado en leyes posteriores como la Ley 49/1998, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 1999 que en su Disposición Adicional Vigésima tercera estableció la obligación del Gobierno de estudiar durante 1999 la compensación a los Ayuntamientos afectados por la bonificación establecida en el artículo 12.a) de la Ley 7/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de peaje de las que son beneficiarias las sociedades concesionarias de las autopistas, tanto de titularidad estatal como autonómica; o la Ley 54/1999, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2000 que en su «Disposición Adicional Vigésima Sexta estableció la obligación del Gobierno a dar traslado al Congreso de los Diputados durante el mes de enero del año 2000, del resultado del estudio previsto en la disposición adicional vigésima tercera de la Ley 49/1998, relativo a la compensación estatal a los Ayuntamientos afectados por la bonificación establecida en el artículo 12.a) de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de Construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de peaje, de las que son beneficiarias las sociedades concesionarias de las autopistas, tanto de titularidad estatal como autonómica».

A la vista de lo anterior, varios ayuntamientos de la demarcación de Lleida reclamaron ante la Dirección General de Fondos Comunitarios y de Financiación Local de Ministerio de Economía y Hacienda, el pago del beneficio fiscal equivalente al 95% de la cuota del IBI Urbana, otorgado a las concesionarias de autopistas. Dichas reclamaciones fueron denegadas por el Ministerio, y contra las mismas se interpuso el correspondiente recurso contencioso administrativo, ante la Sala contenciosa administrativa del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, quien falló mediante sentencia núm. 1484/2009 de 22 de julio, a favor del derecho de los Ayuntamientos a ser debidamente compensados por el Estado por las deudas de los ejercicios 2003 a 2007.

Entre estos Ayuntamientos se encuentra el de les Borges Blanques que debe ser debidamente compensado según sentencia por las bonificaciones de los ejercicios fiscales citados que, en conjunto, suman un total de 539.666,15 euros más los intereses legales.

No obstante, en algunos casos, al ser la deuda acumulada por todos los ejercicios superior a los 150.000 euros, como es el caso de les Borges Blanques, contra la sentencia del TSJ de Madrid, cabe recurso de casación ante el Tribunal Supremo. A pesar de ello, si atendemos a cada uno de los ejercicios y por tanto, por cada una de las liquidaciones efectuadas no sería procedente el recurso de casación al no ser su importe superior al límite establecido de 150.000 euros.

Este límite cuantitativo al recurso casacional ha comportado que algunos municipios con la misma situación que el de les Borges Blanques, pero con un importe reclamado inferior a los 150.000 euros, hayan ya ingresado las cantidades que por sentencia han sido falladas a su favor, contrariamente a los municipios que tienen reconocido un crédito superior a los 150.000 euros, provocando con ello un agravio comparativo entre los distintos municipios afectados.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

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

a) No interponer ningún recurso de casación contra la sentencia que reconoce a los municipios el derecho a ser compensados por beneficios fiscales derivados del IBI Urbana del que son beneficiarios las concesionarias de autopistas.

b) En caso de haber interpuesto el recurso de casación contra la referida sentencia, desista del mismo.

c) Proceda al inmediato pago a todos los municipios, de las compensaciones por los beneficios fiscales que se deriven del IBI Urbana a las concesionarias de autopistas, con los intereses legales correspondientes reconocidos en sentencia.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de marzo de 2010.—**Francesc Canet i Coma,** Diputado.—**Joan Ridao i Martín,** Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

161/001575

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, a instancia de su portavoz Joan Ridao i Martín, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el tratamiento de las operaciones vinculadas de las PYMES en el Impuesto de Sociedades para su debate en la Comisión de Economía y Hacienda.

Exposición de motivos

La Ley 36/2006, de 29 de noviembre, de medidas de prevención del fraude fiscal, modificó el artículo 16 del Impuesto sobre Sociedades (IS) que regula las operaciones vinculadas. Dicha modificación establecía, entre otras cosas, la obligatoriedad para cualquier tipo de empresa y/o entidad de la valoración en valor de mercado de todas las operaciones vinculadas.

Así mismo, la norma no ha establecido ningún tipo de límite en relación a la relevancia de las operaciones sujetas al artículo 16 del IS. Sin embargo, en la Orden Ministerial que publica las normas de cumplimentación del IS, se establece un límite de 100.000 € por tipología de operación, aunque dicho límite tan sólo es operativo a efectos de la declaración en el impreso 200.

En el ámbito de las PYMES, las microempresas y los autónomos se dan muchas operaciones vinculadas que son, simplemente, consecuencia de su dimensión y de la estrecha relación entre propiedad y empresa. Como es sabido, el abanico de operaciones vinculadas es muy amplio y van desde las transacciones comerciales entre empresas, el sueldo del socio o administrado, pasando por los préstamos entre sociedades o entre los socios y la sociedad, los alquileres de locales propiedad de los socios o de la prestación de servicios administrativos entre varias sociedades, entre otras.

La norma establece dos supuestos sancionadores. El primero se vincula al efectivo perjuicio económico que para la administración supone la aplicación fraudulenta de las operaciones vinculadas, mientras que el segundo se deriva, meramente, de la no cumplimentación de la documentación requerida. De acuerdo con el RD 1793/2008, de 3 de noviembre, por el que se modifica el reglamento del IS, la aplicación más generalizada se producirá en la documentación exigible a partir del 15 de julio de 2010, referida al ejercicio 2009.

De acuerdo con las estimaciones de las organizaciones de la pequeña y mediana empresa, el coste estimado por microempresa se establecería, como media, en torno a los 1.200 €/anuales, como mínimo. Lo cual representa, en términos agregados, entre 2.750 y 3.800 M€ anuales para el conjunto de microempresas del estado. En la actual coyuntura económica, establecer una nueva carga sobre las PYMES y microempresas puede resultar inasumible para muchas de ellas, a la vez que se genera una complejidad administrativa absolutamente contradictoria con la voluntad de simplificación declarada por el Estado y la mayoría de administraciones territoriales.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno español a practicar las modificaciones normativas necesarias para:

Eximir de la obligación de documentación de adecuación a la valoración de mercado para las operaciones vinculadas, en relación al artículo 16 del Impuesto de Sociedades, a las entidades que no tengan la condición de persona jurídica.

Establecer en 100.000 € por tipología de operación y empresa el límite a partir del cual será exigible la obligación mencionada en el punto anterior.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de marzo de 2010.—**Joan Ridao i Martín,** Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Comisión de Fomento

161/001573

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, a instancia de su portavoz Joan Ridao i Martín, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la mejora del servicio de los trenes AVANT en la línea Lleida-Barcelona para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

Tras dos años de funcionamiento los trenes AVANT entre Lleida-el Camp de Tarragona y Barcelona se han consolidado y durante el año 2009 alcanzaron los 500.000 pasajeros, equivalente a una media diaria de 1.379 pasajeros.

El tramo con mayor número de pasajeros es el de Lleida-Barcelona, que contabiliza más de 400.000 pasajeros en el año 2009.

Es evidente pues que con la puesta en servicio del tren de gran velocidad a Lleida y con la incorporación de los trenes AVANT, ha mejorado muchísimo la movilidad entre Lleida y las principales catalanas. A pesar de ello, los trenes Avant no circulan con la frecuencia

deseada, pues sólo existen 6 trenes en cada sentido durante el día y además no combinan correctamente los horarios con los del AVE, de tal forma que la gran mayoría salen sólo 10 ó 15 minutos después que haya pasado un AVE. Es por ello que por parte de la sociedad civil se viene reclamando que los trenes AVANT circulen con una periodicidad horaria.

Dado el escaso número de trenes AVANT que circulan entre Lleida y Barcelona, conlleva que los intervalos de paso de un tren y el siguiente, a diferencia de lo que ocurre con otras capitales, pueden llegar a ser de casi 5 horas. Así en el citado tramo, de las 9:00 a las 14:00 horas no pasa ningún tren. Entre estas cinco horas RENFE coloca tres trenes AVE, pero el precio de estos últimos es de 46 euros, el doble de lo que cuesta un AVANT.

Además se viene reclamando también que se implante el tren AVANT entre Lleida-Zaragoza y que, mientras no se aumente las frecuencias ni se introduzca el destino hasta la capital aragonesa, el precio del AVE entre Barcelona, Lleida y Zaragoza sea igual o similar al precio de AVANT ya que en definitiva, el trayecto y la duración son los mismos.

Otra de las quejas que formulan los usuarios de los trenes AVANT es el número de viajes que comprende el abono, 20 en total, y su plazo de caducidad, ya que actualmente los usuarios sólo disponen de 31 días para utilizar este tipo de descuentos, que además cuestan más de trescientos euros, un precio que no todo el mundo puede permitirse pagar. Una alternativa sería la creación de un abono de 10 viajes mucho más versátil y asequible que el actual, u otra fórmula sería la de que RENFE aplicara un descuento de ida y vuelta para aquellos usuarios que viajen en un AVE y después en un AVANT o a la inversa el mismo día, ya que muchos de estos usuarios no tienen más remedio que utilizar un AVE, mucho más caro, porque no tienen posibilidad de regresar en un AVANT.

El aumento de la frecuencia horaria de los trenes AVANT se hace aún más necesaria con la reciente inauguración del Aeropuerto Lleida-Alguaire pues es imprescindible tener un modelo de transporte público intermodal, que combine los horarios de los trenes con las conexiones de autobús y de avión. Y es imprescindible además para mejorar la competitividad de la economía de la región, especialmente del turismo y el comercio.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

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

1. Aumentar el número de trenes AVANT entre Lleida y Barcelona a fin que tengan una frecuencia horaria.

2. Instaurar el servicio de trenes AVANT entre Lleida y Zaragoza.

3. Aumentar las frecuencias de los trenes Catalunya Expres y Regional Expres, para que funcionen como una verdadera alternativa a la alta velocidad.

4. A aplicar el precio de los trenes AVANT (22,50 euros) a los viajes con AVE entre Barcelona y Lleida, hasta que no se incremente la frecuencia de los primeros.

5. Permitir que los abonos de 20, 30, 40 y 50 viajes se puedan utilizar durante más de un mes.

6. Crear un tipo de descuento específico en el precio de los billetes para estudiantes que viajen en AVANT.

7. Mejorar las hojas informativas de los horarios para los usuarios que RENFE entrega en la estación de Lleida.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de marzo de 2010.—**Francesc Canet i Coma,** Diputado.—**Joan Ridao i Martín,** Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

161/001574

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, a instancia de su portavoz don Joan Ridao i Martín, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el impulso del corredor Ferroviario Mediterráneo y las actuaciones urgentes a incluir en el mismo para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La construcción de redes ferroviarias transeuropeas para el conjunto de las CC.AA. del arco mediterráneo, supondría para estas comunidades, así como para el conjunto de la economía del Estado, un gran impulso. Es por ello que se hace preciso acometer con urgencia el desarrollo de unas infraestructuras de estas dimensiones.

Es importante tener presente, además, que el corredor mediterráneo se configura como un proyecto que afecta a las CC.AA. de Catalunya, País Valencià, Murcia y Andalucía, que comprende el 57% del producto interior bruto del Estado español, recibe a 15 millones de turistas, y en donde residen el 47% de los ciudadanos y ciudadanas del Estado.

La práctica totalidad de los agentes económicos, las cámaras de comercio, las universidades, y las diferentes administraciones autonómicas y locales de estas zonas, han reiterado en diversas ocasiones, no solo la necesi-

dad de llevar a cabo el fomento del transporte ferroviario en el litoral mediterráneo por los beneficios que ello generaría en sus respectivos territorios y puertos, sino también por el riesgo de que la zona económica más dinámica del Estado se viera seriamente comprometida por el colapso futuro de las infraestructuras existentes.

La suma de territorios mencionados se caracteriza por estar situados en un área geográfica estratégica para el intercambio comercial entre Europa y el conjunto del continente asiático. La ubicación de sus puertos, conjugado con la puesta en funcionamiento de un corredor ferroviario que los comunicara con el resto de países de la Unión Europea, es un potencial que el Gobierno no puede desaprovechar. Asimismo, a lo largo de este extenso territorio, existe un tejido productivo muy significativo que también se vería favorecido, pues con ello se reducirían de manera notable los costes derivados del transporte por carretera y autovía de sus exportaciones, como también aquellos a los que deben de hacer frente en sus intercambios comerciales entre las diferentes CC.AA. por las que transcurrirían estas nuevas redes de transporte. A todo ello, debe de contabilizarse, la reducción de las emisiones de CO_2, por el descenso del tráfico rodado, la descongestión de las vías de comunicación existentes en la actualidad, y por consiguiente, la disminución de la siniestralidad vial.

En definitiva, el Gobierno debe de contemplar el impulso de este corredor mediterráneo, como una de las prioridades de esta legislatura. La actual crisis económica que padecemos, debe de ser una oportunidad para convertir todo el litoral mediterráneo, en una plataforma logística de primera magnitud que haga posible la consolidación y expansión de los sectores industriales y de servicios ubicados en estos territorios, y que finalmente, ayude a convergir hacia los criterios medioambientales europeos. Pero para ello es imprescindible que la actual concepción radial del Estado, y por extensión de las grandes infraestructuras, cambie radicalmente.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

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

1. Impulsar durante la Presidencia Española de la Unión Europea del primer semestre de 2010, la inclusión del Corredor Mediterráneo completo, Cádiz/Algeciras-Málaga-Almería/Granada-Murcia/Cartagena-Alicante-Valencia-Castellón-Tarragona-Barcelona-Girona-frontera francesa, como proyecto prioritario europeo de la Red Transeuropea de Transporte (RTT).

2. Acelerar, en el marco del Proyecto FERRMED, la planificación y la construcción de una línea ferroviaria de uso prioritario para mercancías de ancho internacional/UIC entre Castellón, Tarragona, Castellbisbal y la frontera francesa, con conexión directa con los puertos de Tarragona y de Barcelona, a la plataforma logística del Delta y a otras áreas de generación de gran tráfico de vehículos pesantes y que conecte con la frontera francesa, dando prioridad a las actuaciones siguientes:

• Implantación del tercer carril en el tramo de El Papiol-Can Tunis y construcción del acceso ferroviario al Puerto de Barcelona.

• Adecuación de la terminal de Can Tunis para el tráfico de mercancías en ancho ibérico y UIC.

• Implantación de la tercera vía en el tramo Mollet-Sant Celoni.

• Adaptación a ancho UIC de la línea convencional entre Sant Celoni y la frontera, con una transición a ancho mixto.

• Primera fase de la nova línea ferroviaria prioritaria para mercancías entre Tarragona y Castellbisbal, priorizando la variante de Martorell.

• Construcción de la conexión en ancho UIC del Puerto de Tarragona, la variante de Reus y la rehabilitación del corredor Reus-Roda de Barà para construir un *by pass* especializado en mercancías en el área de Tarragona.

• Definición, en el marco del estudio informativo sobre la reordenación ferroviaria de Tarragona, de la integración de la conexión ferroviaria de la ciudad de Tarragona y la construcción de una estación intermodal.

• Conexión ferroviaria Logis Empordà.

• Estación de la Llagosta.

• Ampliación y mejora de las conexiones de la terminal de mercancías ferroviarias de Constantí.

• Nueva línea de alta velocidad entre Castellón y Tarragona, y especializar la línea actual, después de adaptarla a ancho ample UIC, en mercancías.

• Nueva línea Castellbisbal-Mollet que permita incrementar la capacidad ferroviaria de este corredor. (En una primera fase, se aprovechará la actuación de adaptación a ancho UIC del corredor existente).

• *By pass* de mercancías de Girona.

• Construcción, adaptación o mejora de terminales, estaciones y apartadores.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de marzo de 2010.—**Francesc Canet i Coma,** Diputado.—**Joan Ridao i Martín,** Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

161/001580

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, tiene el honor de presentar la siguiente Proposición no de Ley, relativa a la

construcción de un *by pass* ferroviario para Tarragona que incorpore dicha ciudad al servicio de la alta velocidad, para su debate en Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

En los últimos años vienen ejecutándose en la provincia de Tarragona diversas actuaciones en el ámbito ferroviario que deben ser piezas clave para el desarrollo y la competitividad en el futuro del conjunto del territorio.

Por un lado, en diciembre de 2006 llegaba el primer tren de alta velocidad a la estación del «Camp de Tarragona», como término de un trayecto iniciado en Madrid. Poco más de un año después, en febrero de 2008, el trayecto desplazaba su estación término a «Barcelona Sants» a la espera de continuar hasta la frontera francesa.

Por otro lado, se encuentra en fase de redacción el Estudio Informativo del tramo del Corredor del Mediterráneo comprendido entre Castellón y Tarragona, último sobre el que había que actuar para unir con alta velocidad las ciudades comprendidas entre Valencia y Barcelona.

También se encuentra en fase de redacción el proyecto de nueva fachada marítima para la ciudad de Tarragona, por el que se pretende desplazar la línea férrea y la estación urbana, ubicadas en la actualidad en paralelo a la línea litoral, al interior del término municipal.

Finalmente, la Generalitat de Catalunya ha aprobado un documento, «Pla Territorial del Camp de Tarragona», en el que se diseña el mapa ferroviario necesario para dicho territorio en su globalidad: alta velocidad, cercanías, mercancías y las correspondientes interconexiones.

Esta nueva configuración ferroviaria para Tarragona puede quedar incompleta si no se toma en consideración la situación en la que puede quedar la ciudad de Tarragona y se actúa en consecuencia para evitar que la capital dé la espalda a la alta velocidad, con las graves repercusiones socioeconómicas y de aislamiento que ello comportaría.

Efectivamente, según el nuevo diseño ferroviario, tres son las estaciones que darán servicio al entorno de Tarragona: la que actualmente está en servicio, «Camp de Tarragona», en los términos municipales de Perafort y La Secuita, a 15 km de la capital; la proyectada al sur del aeropuerto de Reus, para enlazar la L.A.V. Madrid-Tarragona-Barcelona-frontera francesa con el Corredor del Mediterráneo, a 10 km de la ciudad; y, finalmente, la que establezca el Estudio Informativo en redacción sobre la fachada marítima de Tarragona, estación urbana, que prevé su emplazamiento en la zona comprendida entre la Plaza Imperial Tárraco y la Horta Gran.

En este sentido, la previsión del Ministerio de Fomento pasa por otorgar a la nueva estación urbana de Tarragona un papel secundario, un fondo de saco sin doble sentido entrada-salida, para priorizar las estaciones del «Camp de Tarragona» y del sur del aeropuerto, ambas, como se ha señalado, a más de 10 km de la ciudad de Tarragona, como puntos de acceso de los tarraconenses al servicio de la alta velocidad.

Ello añadirá un elemento más de agravio para Tarragona. Hay que tener en cuenta que las otras capitales catalanas tienen estación de alta velocidad urbana, obviaría la circunstancia de que la actual estación de Tarragona centro es la segunda en número de viajeros de Catalunya y entraría en contradicción con aquellos principios que sustentan la alta velocidad, como la proximidad, la accesibilidad y un carácter eminentemente urbano.

La solución a este problema es incorporar la futura estación urbana de Tarragona a la red de alta velocidad, disponiendo de salida en los dos sentidos, ya sea para incorporarse al Corredor del Mediterráneo, dirección sur, o ya sea para incorporarse al norte a la L.A.V. Madrid-Barcelona-frontera francesa.

Tanto el análisis del riesgo como el de la solución expuesta han sido contemplados por diversas entidades muy sensibilizadas con el mapa de infraestructuras para Tarragona, dada su repercusión en el desarrollo del territorio y en la fortaleza de su tejido socioeconómico, como la Cambra de Comerç de Tarragona; también por las Administraciones Públicas, como la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Tarragona, tal como recogen sus documentos: «Pla Territorial del Camp de Tarragona» y «Plan de Ordenación Urbana Municipal», respectivamente. Dichos estudios recogen hasta tres escenarios diferentes sobre los que se puede establecer la conexión en doble sentido de la futura estación urbana de Tarragona.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso de los Diputados, formula la siguiente Proposición no de Ley, para ser debatida en la Comisión de Fomento:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1.º Contemplar la construcción de un *by pass* ferroviario para Tarragona que incorpore a la ciudad de Tarragona al servicio de la alta velocidad, conectando en doble sentido su estación urbana con la L.A.V. Madrid-Barcelona-frontera francesa, al norte y con el Corredor Mediterráneo, hacia el sur.

2.º Dotar a la nueva estación urbana de Tarragona de carácter intermodal para que la convergencia de los anchos de vía, internacional y convencional, pueda articular las necesarias conexiones entre la alta velocidad, media distancia y cercanías, tan necesarias para el crecimiento, desarrollo y competitividad del territorio así como para la movilidad de su población.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de febrero de 2010.—**Francisco Ricomà de Castellarnau,** Diputado.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón,** Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001585

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de Ley para la construcción de un puente sobre el río Ridaura para su debate en la Comisión de Fomento.

El pasado mes de noviembre diversos representantes del Ayuntamiento de Platja d'Aro y de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar mantenían una reunión sobre la creación de un puente en el río Ridaura que conecte las dos fases del paseo marítimo de dicha localidad. En la reunión, la dirección general se comprometió a iniciar las obras en el año 2010. Posteriormente el Departamento no incluyó la obra en los Presupuestos Generales del Estado para el 2010 ni hizo aclaración alguna al municipio respecto al acuerdo. La infraestructura es una obra fundamental para la cohesión territorial y social de la ciudad, y un elemento urbanístico imprescindible para la cohesión del paseo marítimo con la trama urbana de Platja d'Aro.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a iniciar los trámites para la construcción de un puente sobre el río Ridaura en el término municipal de Platja d'Aro, en los términos en que se comprometió la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar con el Ayuntamiento de Platja d'Aro.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de marzo de 2010.—**Gaspar Llamazares Trigo,** Diputado.—**Joan Herrera Torres,** Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Comisión de Trabajo e Inmigración

161/001568

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley, sobre las medidas que va a tomar el Gobierno en relación con la sentencia del Tribunal de Estrasburgo de fecha 8 de diciembre de 2009 sobre el reconocimiento de la pensión de viudedad para aquellas personas que se les denegó la pensión de viudedad pese a la cotización a la Seguridad Social del causante, para su debate en la Comisión de Trabajo e Inmigración.

Exposición de motivos

El 8 de diciembre de 2009, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos reconoció la pensión de viudedad denegada por el estado español a una mujer casada por el rito gitano.

La mujer, nacida en 1956 en Madrid, se casó en noviembre de 1971 con M. D. por el rito gitano, comunidad a la que pertenecían ambos, y tuvieron seis hijos, que inscribieron en el libro de familia correspondiente y por el que se les reconoció en 1986 la situación de familia numerosa.

El marido, albañil de profesión, falleció en 2000 tras haber cotizado a la Seguridad Social durante más de 19 años, por lo que su viuda reclamó una pensión. Esta prestación le fue denegada por la Seguridad Social argumentando que no se había casado civilmente.

El Tribunal Supremo determinó en 2007 que María Luisa Muñoz Díaz y su marido escogieron no formalizar su unión por las vías legales reconocidas.

Ahora el Tribunal de Estrasburgo ha determinado que «es desproporcionado que el Estado español, tras haber reconocido el estatus de familia numerosa, haber dado cobertura sanitaria a la familia de M.D. y haber percibido sus cotizaciones a la Seguridad Social durante más de 19 años, no quiera reconocer los efectos del matrimonio gitano de la señora Muñoz Díaz en materia de pensión de viudedad».

Teniendo en cuenta que las circunstancias descritas en dicha sentencia pudieron darse en otras parejas casadas por el rito gitano durante el citado periodo, pese haber cotizado a la Seguridad Social, el Gobierno debe articular un procedimiento que permita el acceso a la pensión de viudedad en el supuesto descrito en la sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 8 de diciembre 2009, con el fin de evitar el coste de un largo proceso judicial para unas personas cuyos recursos son limitados.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presente la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a aprobar un procedimiento para el reconocimiento de la pensión de viudedad en los términos señalados en la sentencia Muñoz Díaz *versus* Estado Español del Tribunal de Derechos Europeo de fecha 8 de diciembre de 2009, para aquellas parejas casadas por el rito gita-

no que vieron denegadas en su día su pensión, pese a haber cotizado a la Seguridad Social durante el tiempo exigido.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 1 de marzo de 2010.—**Tomás Burgos Gallego,** Diputado.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón,** Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001570

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley, sobre cumplimiento del principio de separación de fuentes consagrado en el Pacto de Toledo, para su debate en la Comisión de Trabajo e Inmigración.

Exposición de motivos

En el marco del diálogo social y con el consenso de todas las fuerzas políticas, el Pacto de Toledo fue firmado el día 6 de abril de 1995, con el fin de poder garantizar la estabilidad y la viabilidad del actual modelo de la Seguridad Social, fijando quince recomendaciones de orientación general para dar cauce al saneamiento del sistema y a la mejora de la protección social adaptándola a las circunstancias sociales y económicas de cada momento.

Pese a estar en vigor desde 1995, no fue hasta 1996 cuando el Gobierno surgido de las elecciones de marzo de ese año —ante la inactividad del anterior— empezó a desarrollar las recomendaciones contempladas en dicho Pacto de Toledo para poder lograr el objetivo de asegurar, consolidar y sanear el sistema de la Seguridad Social, garantizar también el poder adquisitivo de los pensionistas, y el principio de solidaridad entre españoles.

Entre las Recomendaciones que recogía el Pacto de 1995, en primer lugar por la importancia de la misma, se incorporó el principio de separación y financiación de fuentes.

En la Renovación del Pacto de 2003, la Comisión constata que el legislador ha procedido a la clarificación de las distintas fuentes financieras en función de la naturaleza de las prestaciones. Una vez efectuada la clarificación se ha abordado la separación de las fuentes de financiación, de tal modo que las prestaciones no contributivas han pasado a ser financiadas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, quedando por concluir la completa asunción por los mismos de la financiación de los complementos de mínimos.

La Comisión reitera el mandato de que la financiación de las prestaciones de naturaleza contributiva dependa básicamente de las cotizaciones sociales, y que la financiación de las prestaciones no contributivas y universales se efectúe exclusivamente a través de la imposición general. La Comisión constata la delimitación definitiva de los complementos a mínimos, de naturaleza no contributiva. Habiéndose iniciado su asunción por los Presupuestos Generales del Estado, esta Comisión considera conveniente realizar la culminación efectiva dentro del plazo de vigencia de estas recomendaciones.

En el ínterin entre la renovación del Pacto de 1995 y el Pacto de 2003, el Gobierno y los Agentes Sociales, todos salvo el sindicato de UGT firmaron el «Acuerdo sobre la mejora y el desarrollo del sistema de protección social» de abril de 2001 con el objetivo de otorgar estabilidad económica al Sistema de Seguridad Social y garantizar su pervivencia futura. La propuesta de acuerdo, en línea con la Recomendación Primera del Pacto de Toledo y las previsiones de la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de la Seguridad Social, culmina el proceso de separación de fuentes de financiación del Sistema. Para ello, los complementos a mínimos se financiarán con sucesivas aportaciones del Estado, que se fijarán en las Leyes de Presupuestos, en un plazo no superior a 12 años. Con posterioridad se procedió a la reforma de la Ley General de la Seguridad Social.

El sindicato de UGT criticó duramente, el Acuerdo de abril de 2001 entre la CEOE, CCOO y el Gobierno en el que se establecía un plazo de 12 años para la financiación de los complementos a mínimos, y así culminar el proceso de separación de fuentes, entre otras causas justificaba que el Acuerdo consagraba y legitimaba una fuente de descapitalización de la Seguridad Social al fijar un período de 12 años (tres legislaturas) para financiar con cargo al presupuesto del Estado los complementos de mínimos; la Seguridad Social seguiría financiando al Estado por un montante que podría superar los 3,5 billones de pesetas y además supondría aplazar de forma injustificadamente prolongada la separación de fuentes de financiación de la Seguridad Social, que era exactamente el compromiso primordial y el eje central de consolidación del sistema que estableció el Pacto de Toledo. Para que el acuerdo fuera admisible, la separación de fuentes debería realizarse en un período no superior a 6 años.

Así mismo el PSOE puso como exigencia reducir el plazo de financiación de los complementos a mínimos de 12 a 5 años para votar afirmativamente a la renovación del Pacto de Toledo de 2003.

Sin embargo, sorprendentemente, el Acuerdo de Medidas en Materia de Seguridad Social de 2006, posteriormente convertido en la Ley 40/2007 de Medidas de Seguridad Social se reafirma en la necesidad de «asumir el plazo contemplado en la disposición transitoria decimocuarta de la Ley general de la Seguridad

Social», es decir 12 años contraviniendo explícitamente lo establecido en la Recomendación n.º 1 del Pacto de Toledo de 2003.

La política del Gobierno de incrementar las pensiones mínimas se ha realizado fundamentalmente con las cotizaciones a la Seguridad Social de los trabajadores, es decir con ingresos de la Seguridad Social; y no parece muy ortodoxo que se haga con cargo a los que actualmente cotizan al sistema, debiendo realizarse con cargo a la imposición fiscal del Estado.

Por tanto, nos encontramos cómo las cotizaciones de Seguridad Social han tenido que cubrir el complemento a mínimos de forma creciente desde el año 2004 a fecha de hoy. Así las aportaciones han ido progresivamente aumentando: en 2004 en 3.098 millones de euros; en 2005 en 3.190 millones de euros; en 2006 en 3.296 millones de euros; en 2007 en 3.480 millones de euros; en 2008 en 3.720 millones de euros, y 2009, por encima de los 3.800 millones de euros.

En la comparecencia de 2009 del Gobernador del Banco de España celebrada en la Comisión no permanente del Pacto de Toledo, don Miguel Ángel Fernández Ordóñez manifestó que era necesario que realizar reformas en el sistema de pensiones ya que «desde la firma del Pacto de Toledo y su posterior renovación, se han aprobado distintas modificaciones legislativas que en general puede considerarse que han ido en la dirección adecuada, como son la separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social —aunque aún no esté completada—, la unificación de las bases de cotización, la creación del Fondo de Reserva y la progresiva simplificación de los regímenes, entre otras [...] considerando el tema de la separación de fuentes un tema clave».

En todo caso, han transcurrido ya los cinco años establecidos en el Pacto de Toledo de 2003 y el plazo establecido en el mismo habría expirado en 2008. No obstante, estamos en 2010 y los 12 años establecidos en el Acuerdo de abril de 2001, finalizarían en 2012. Nos quedan pues 2 años ¿a qué vamos a esperar, a una situación más crítica para endosar al Estado este problema cuando a lo mejor ya esté desbordado? La situación es compleja, pero no por ello es una cuestión que se deba olvidar y se debe tratar de resolver.

Es por todo ello, que el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a cumplir con la Recomendación Primera del Pacto de Toledo de 1995 y con lo establecido en la Disposición Transitoria decimocuarta de la Ley General de la Seguridad Social que señala que en 2012 estará definitivamente resuelta la separación de fuentes de financiación del Sistema de la Seguridad Social, para lo cual presentará ante la Cámara un informe que contenga las medidas oportunas para ejecutar dicho mandato legal.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de marzo de 2010.—**Tomás Burgos Gallego,** Diputado.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón,** Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001583

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 la situación de los trabajadores fijos discontinuos que no han podido reunir las cotizaciones necesarias para acceder al nivel contributivo o asistencial de protección por desempleo, para su debate en la comisión de Trabajo e Inmigración.

Exposición de motivos

En determinadas áreas de nuestra costa, la especialización productiva de la economía en el turismo de sol y playa, unido a la ausencia de actividades alternativas y complementarias capaces de generar empleo, provoca la concentración de la actividad laboral en los meses centrales del año y, como consecuencia, que el desempleo quede concentrado en el resto de los meses.

La estacionalidad se refleja sobre la secuencia de distribución de la contratación temporal durante el año, esto es, la contratación se concentra en los meses previos al verano y durante los meses de dicha estación, centrándose sectorialmente en los sectores hostelero y de comercio al por menor.

La estacionalidad de la actividad económica condiciona el tipo de relaciones laborales que provoca una discontinuidad temporal en la relación laboral y altos flujos de entrada y salida del empleo. Lo que viene a justificar la existencia de un gran número de trabajadores y trabajadoras estacionales, cuya prestación de servicios transcurre fuertemente ligada al ciclo económico, sin que la estructura económica ofrezca posibilidades alternativas de colocación durante los espacios temporales no cubiertos por sus empresas. Tales trabajadores pueden prestar sus servicios ligados por contratos temporales. Sin embargo, es muy frecuente que la relación laboral se formalice a través del contrato de trabajo fijo discontinuo.

Debido a las circunstancias descritas el trabajo fijo discontinuo tiene una importancia cualitativa y un peso cuantitativo muy notable. Paradójicamente, el trabajo fijo discontinuo ha ayudado al mantenimiento del tra-

bajo fijo ordinario e incluso ha constituido una plataforma para su consolidación. Las únicas empresas que pueden desestacionalizar su actividad son aquellas que, partiendo de una estacionalidad garantizada, cuentan con suficiente capital humano para alcanzar una actividad de duración anual. Este capital está formado por un núcleo de trabajadores fijos ordinarios y por trabajadores fijos discontinuos preparados para desestacionalizar. El trabajo fijo discontinuo ha garantizado una ocupación anual y ha permitido una formación y unos conocimientos a los trabajadores que ha procurado a las empresas un nivel de profesionalidad y de calidad en el servicio dispensado o en el producto elaborado que no se hubiera conseguido con trabajo eventual.

Las prestaciones de servicio estacionales, formalizadas a través del trabajo fijo discontinuo, resultan una fórmula óptima en un ciclo económico que, aunque estacional, garantiza un tiempo mínimo de actividad y permite, consecuentemente, un mínimo de ocupación efectiva suficiente para, a su vez, alcanzar el nivel de protección en los períodos de inactividad o desempleo.

Cuando la situación económica impone restricciones al período temporal de actividad de las empresas y, por ello, a la ocupación de los trabajadores fijos discontinuos, que no son llamados a iniciar su prestación de servicios en las fechas habituales o que ven mermadas sus etapas de prestación de servicios, dicho sistema entra en crisis estructural y se rompe el esquema de trabajo-protección que es vertebral para la reproducción del ciclo económico. Esta es la situación en la cual nos hallamos en la actualidad, ya que los resultados de la temporada turística de 2009 y, previsiblemente, del año 2010, no dejan dudas. Muchas empresas han retrasado el «llamamiento» o convocatoria de los trabajadores fijos discontinuos ante la incertidumbre de la actividad turística y otras empresas han anticipado las vacaciones a sus plantillas o han previsto la reducción, a través de expedientes de regulación de empleo, del tiempo efectivo de prestación de servicios. Ello supone una reducción notable del período de cotización que impide acceder al nivel contributivo o al nivel asistencial de la protección por desempleo al colectivo de los trabajadores fijos discontinuos.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a elaborar un estudio acerca de la situación de los trabajadores fijos discontinuos que no han podido reunir las cotizaciones necesarias para acceder al nivel contributivo o asistencial de protección por desempleo debido a los efectos que la crisis económica ha tenido sobre la duración de sus períodos de prestación de servicios, identificando los sectores afectados y las posibles soluciones.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de marzo de 2010.—**Jesús Membrado Giner,** Diputado.—**Eduardo Madina Muñoz,** Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión de Industria, Turismo y Comercio

161/001579

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el sector eléctrico para su debate en la Comisión de Industria.

El temporal de nieve y viento en Catalunya ha dejado a más de 220.000 hogares de Girona sin suministro eléctrico más de 48 horas. Si bien al principio FECSA-ENDESA atribuía la avería a la caída de la red de muy alta tensión en el tramo de Vic a Juià, ayer se desveló que 33 torres de su titularidad habían caído lo cual afectó a 14 líneas eléctricas y a 12 subestaciones.

Estamos hablando de un servicio de suministro y distribución que están privatizados, que pertenecen a empresas gestionadas con criterios empresariales, que actúan a la práctica en servicios de monopolio, sin competencia.

Hace falta también recordar que nos encontramos ante unos servicios, los de distribución y suministro eléctricos, que se mueven y se regulan en un mercado estatal de la energía y sometidos a las competencias y la supervisión del Ministerio de Industria y de la Comisión Nacional de la Energía, y de conformidad con lo que establece La Ley Estatal 54/1997 del Sector Eléctrico.

Cuando por las mismas características de los servicios o de las infraestructuras se produzcan situaciones de monopolio «natural» no parece descabellado el mantenimiento de un fuerte control y participación públicas en su planificación, organización y gestión, ya sea mediante empresas públicas o con empresas participadas y controladas fuertemente por el sector público como el caso del gas y la luz en Francia.

La ciudadanía demanda ante servicios de interés general, básicos y necesarios para el conjunto de la población y para la buena marcha de la sociedad y de nuestra economía, que sea la administración, los responsables políticos, los que tomen decisiones, los que marquen prioridades, los que impongan soluciones. En definitiva, que se tengan garantías de las decisiones de las empresas privadas cuando no dan los servicios con la calidad y fiabilidad que sería de esperar.

Por todo, mediante esta proposición no de ley se solicita la modificación de la legislación del sector eléctrico para que se adopten las decisiones políticas y administrativas necesarias para garantizar inversiones, reclamar reparaciones y evitar que se repitan situaciones similares. Para ello es imprescindible recuperar elementos de planificación e introducir cambios substanciales en el control y gestión del sector eléctrico español.

Es por todo ello que se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a presentar un proyecto de ley ante esta Cámara para que se modifique la legislación relativa al sector eléctrico en los siguientes términos:

a) Añadir un párrafo nuevo en el subapartado b) del artículo 41.1 "Obligaciones y derechos de las empresas distribuidoras" de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, modificado por el artículo 51 de la Ley por la que se modifica la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del sector eléctrico, para adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad; cuya redactación sería la siguiente:

"Cuando existan varios distribuidores cuyas instalaciones sean susceptibles de ampliación para atender nuevos suministros y ninguno de ellos decidiera acometerla, la Comisión Nacional de Energía, o en su caso la Comunidad Autónoma correspondiente cuando sea competente, determinará cuál de estos distribuidores deberá realizarla, atendiendo a sus condiciones."

b) Añadir un párrafo nuevo en el artículo 41.1 "Obligaciones y derechos de las empresas distribuidoras" de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, modificado por el artículo 51 de la Ley por la que se modifica la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del sector eléctrico, para adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad; cuya redacción sería la siguiente:

"Establecer un sistema automático de indemnizaciones a los afectados por los apagones, que han de ser resarcidos de forma adecuada y automática mediante la reducción de oficio en el importe de su factura mensual, con un mínimo de un 20 por ciento en caso de interrupción del suministro de más de una hora y un dos por ciento suplementario por cada hora añadida."

c) Añadir un nuevo subapartado "a') Realizar el suministro de energía a los usuarios" al artículo 45.1 "Obligaciones y derechos de las empresas comercializadoras en relación al suministro" de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, modificado por el artículo 56 de la Ley por la que se modifica la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del sector eléctrico, para adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad.

d) Añadir un apartado nuevo al artículo 48 "Calidad del suministro eléctrico" de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico; cuya redacción sería la siguiente:

"Si la baja calidad de la distribución de un área es continua, o pudiera producir consecuencias graves para los usuarios, o concurrieran circunstancias especiales que puedan poner en peligro la seguridad en el servicio eléctrico, la Administración competente podrá establecer los mínimos de personal y medios materiales que la empresa distribuidora deba tener para restablecer la calidad del servicio."

e) Añadir dos subapartados nuevos al artículo 60 "Infracciones muy graves" de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, modificado por el artículo 61 de la Ley por la que se modifica la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del sector eléctrico, para adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad; cuyas redacciones serían la siguientes:

— "La interrupción o suspensión del suministro de energía eléctrica para una zona o grupo de población sin que medien los requisitos legales que lo justifique.

— La negativa a admitir verificaciones o inspecciones reglamentarias o acordadas en cada caso por la Administración, o la obstrucción de su práctica."

f) Añadir un apartado nuevo al 64 "Sanciones" de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, modificada por el artículo 65 de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del sector eléctrico, para adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad; cuya redacción sería la siguiente:

"Las infracciones muy graves y graves podrán dar lugar a la suspensión de la autorización administrativa."

g) Se añade una nueva Disposición Adicional con el siguiente texto:

"Disposición adicional primera. Intervención administrativa de empresas eléctricas.

1. Cuando el incumplimiento de las obligaciones de las empresas que realizan las actividades reguladas

en la presente Ley pueda afectar a la continuidad y seguridad del suministro eléctrico, y a fin de garantizar su mantenimiento, el Gobierno podrá acordar la intervención de la correspondiente empresa de acuerdo con lo previsto en el artículo 128.2 de la Constitución, adoptando las medidas oportunas para ello.

A estos efectos serán causas de intervención de una empresa las siguientes:

1. La suspensión de pagos o quiebra de la empresa.
2. La gestión irregular de la actividad cuando le sea imputable y pueda dar lugar a su paralización con interrupción del suministro a los usuarios.
3. La grave y reiterada falta de mantenimiento adecuado de las instalaciones."»

Palacio del Congreso de los Diputado, 10 de marzo de 2010.— **Gaspar Llamazares Trigo,** Diputado.— **Joan Herrera Torres,** Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca

161/001586

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa al inicio del trámite de incoación del nuevo expediente de deslinde del tramo de costa que afecta a los núcleos del Ayuntamiento de Marín que cuentan con edificaciones de histórica singularidad, para su debate en la Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca.

Exposición de motivos

Las Normas Subsidiarias Municipales de Planeamiento de Marín del año 1978, actualmente vigentes, no delimitan los núcleos costeros tradicionales, a pesar de contar con todos los servicios (red de abastecimiento, saneamiento, red eléctrica, acceso rodado y alumbrado), es decir, cuentan con todas las condiciones para ser clasificados como suelo urbano en base a la normativa urbanística de aquel año.

En el año 1995 se aprobó por Orden Ministerial el deslinde de bienes de dominio público marítimo-terrestre del tramo de costa comprendido entre el término municipal de Bueu y la Playa de Aguete, según los criterios establecidos en la Ley 22/1988, que fija una servidumbre de protección de 100 metros.

El Ayuntamiento de Marín no recurrió el expediente de deslinde, por lo que las viviendas situadas dentro de esa distancia quedaron afectadas. Se trata, por lo tanto, de un error administrativo que padecen ahora los vecinos.

En el año 2004 el Pleno de la Corporación aprobaba por unanimidad la creación de una Comisión, con el fin de establecer un diálogo con las Consellerías de Pesca y Administración Territorial, para darle solución a las viviendas del litoral marinense afectadas por el deslinde de la Ley de Costas 22/1988.

Se iniciaba así un largo proceso basado en la lucha de vecinos y Ayuntamiento por alcanzar el reconocimiento de la preexistencia de los núcleos costeros de Mogor, Aguete, Loira, Teoira y Casás a la Ley de Costas del año 1988.

El Gobierno de la Xunta de Galicia en el año 2005 encaminó la solución a través de un decreto por el que se regulaban las competencias autonómicas en la zona de servicio de protección del dominio público marítimo-terrestre. El Decreto 158/2005 fue recurrido ante el Tribunal Constitucional por el Gobierno del Estado.

Al mismo tiempo, el Ayuntamiento inicia los trabajos de redacción del Plan de Ordenación Municipal que recoge las delimitaciones certificaciones por la Xunta de Galicia.

Tras este recurso, en febrero de 2008 la Dirección Xeral de Urbanismo de la Xunta de Galicia publica el expediente del procedimiento de revisión de oficio de las normas subsidiarias en lo relativo a la clasificación del suelo de los núcleos de Aguete, Casás, Loira, Mogor y Teoira. Esta revisión se inicia previa sugerencia del Ministerio de Medio Ambiente.

En julio de 2008 el Consello Consultivo de Galicia emite informe desfavorable sobre esta revisión de las normas subsidiarias, porque no se busca simplemente declarar nula la disposición o norma urbanística relativa a la clasificación como «zona litoral en suelo no urbanizable» del suelo correspondiente a los núcleos en cuestión, dentro de las normas subsidiarias, sino que se va, con la intención de establecer una clasificación urbanística diferente, entendiendo que se trata de una modificación del planeamiento y que se debe seguir un procedimiento específico para esta finalidad.

Tras este informe, la Xunta de Galicia opta por ejercer sus competencias exclusivas en materia de ordenación del territorio y buscar la solución mediante una modificación de la Ley 9/2002, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, conforme a la redacción de la Disposición Adicional Segunda de la Ley 18/2008 de Vivienda de Galicia, relativa a los «núcleos rurales preexistentes de carácter tradicional afectados por la legislación de costas». Esta enmienda fue aprobada por unanimidad por todos los grupos parlamentarios en diciembre de 2008.

El último eslabón en esta cadena de acontecimientos es el recurso de inconstitucionalidad interpuesto por el Gobierno del Estado ante el Tribunal Constitucional contra la Disposición Adicional Segunda de la Ley de

Vivienda, por entender que contraviene lo establecido por la Ley de Costas respecto a la extensión de la zona de servidumbre de protección.

Ante este panorama, el día 30 de septiembre de 2009 ante la Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca se aprueba con el apoyo de los Grupos Parlamentarios Socialista, Popular y Mixto incoar un nuevo expediente de deslinde del tramo de costa que afecta a los núcleos de Marín en el que puedan aportar cuantos informes, estudios y alegaciones sean precisas para que a los mencionados núcleos se les pueda aplicar, en su caso el régimen previsto en el apartado 3 de la Disposición transitoria tercera de la Ley 22/1988, así como lo establecido en el apartado 3 de la Disposición transitoria séptima y en los apartados 1 y 3 de la Disposición transitoria novena del Reglamento General para el desarrollo y ejecución de dicha Ley.

El Grupo Parlamentario Popular había presentado una enmienda a esa Proposición no de Ley, que fue rechazada por el grupo proponente, donde pretendíamos que esta solución no fuera eterna, sino que se diesen pasos firmes y convincentes antes de finalizar el año 2009 tendentes a buscar una solución a este problema que se ha convertido en una auténtico problema social.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que inicie el trámite de incoación del nuevo expediente de deslinde del tramo de costa que afecta a los núcleos del Ayuntamiento de Marín que cuentan con edificaciones de histórica singularidad, situados en Mogor, Aguete, Loira, Casás y Teoira, cumpliendo en el más breve espacio de tiempo posible el acuerdo alcanzado en la Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca, celebrada el día 30 de septiembre de 2009 y dando una solución urgente a todos los afectados.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 1 de marzo de 2010.—**Ana Pastor Julián, María Pilar Ramallo Vázquez** y **Jesús Pérez Arca,** Diputados.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón,** Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Cultura

161/001584

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 dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición de Ley relativa a la creación de una Comisión Nacional Conmemorativa del Primer Centenario del nacimiento de Gonzalo Torrente Ballester para su debate en Comisión de Cultura.

Exposición motivos

El 13 de junio de 2010 se cumple el primer centenario del nacimiento de Gonzalo Torrente Ballester (1910-1999), uno de los escritores de mayor relieve del siglo XX español, profesor durante cuarenta años y autor de más de sesenta obras que abarcan la novela y el teatro, el ensayo, la teoría literaria, el periodismo y el cine.

Académico de la Lengua, la calidad de su obra narrativa le hizo merecedor del Premio Nacional de Literatura (1981), el Premio Príncipe de Asturias (1982), el Premio «Miguel de Cervantes» (1985), y el Premio Castilla y León de las Letras (1996). Entre otras distinciones, fue nombrado Doctor Honoris Causa por las universidades de Salamanca, Santiago de Compostela, La Habana y Dijon, Chevalier de l'Ordre des Arts et des Lettres de la República Francesa y Grã-Cruz da Ordem de Sant'Iago da Espada de la República Portuguesa.

Su obra, que recorre la casi totalidad del siglo XX, supone una pieza fundamental para la evolución de la novela en lengua castellana, aunando la tradición cervantina con las corrientes estéticas más vanguardistas.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

En el marco de sus competencias, crear una Comisión Nacional Conmemorativa del Primer Centenario del nacimiento de Gonzalo Torrente Ballester, adscrita al Ministerio de Cultura, que sirva para impulsar y canalizar los distintos actos y celebraciones que lleven a cabo las Administraciones Públicas y las entidades públicas y privadas, así como los particulares que participen en la celebración.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de marzo de 2010.—**Jesús Caldera Sánchez Capitán,** Diputado.—**Eduardo Madina Muñoz,** Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/001587

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, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa a la conmemoración del centenario del nacimiento de Gonzalo Torrente Ballester para su debate en la Comisión de Cultura.

Exposición de motivos

La figura de Gonzalo Torrente Ballester constituye una de las personalidades más importantes de la literatura española del siglo XX. Autor que hizo de la creación artística una auténtica vocación, su fecunda obra constituye un testimonio imprescindible para comprender lo sucedido en la compleja fisonomía de la España de la postguerra.

La trayectoria literaria de Gonzalo Torrente Ballester encarna ejemplarmente la pasión irresistible que sintió su generación hacia lo que representa la cultura española. Una ejemplaridad que supo proyectar hacia una portentosa producción literaria que diversificó con brillantez, frecuentando el ensayo, la narrativa, el teatro y la crítica, y mostrando así el rostro del escritor con el del estudioso y docente, dentro y fuera de nuestras fronteras.

Nacido en Galicia, sin embargo, su vida se entrelazó emocionalmente con el resto de la geografía sensible de España, debido a su itinerante vida como profesor y a sus colaboraciones en la prensa y en la radio. Su compromiso inicial con la Falange no impidió su posterior distanciamiento y enfrentamiento a la dictadura de Franco, siguiendo así la estela de aquellos intelectuales que, como Dionisio Ridruejo, Pedro Laín Entralgo, Luis Rosales, Antonio Tovar, Martín de Riquer, Luis Felipe Vivanco o Leopoldo Panero, entre otros, fueron testimoniando su rechazo hacia el régimen autoritario durante los años posteriores a la guerra civil. En este sentido, la actitud de Torrente Ballester fue paradigmática a la hora de resumir el distanciamiento de todos ellos, fraguando en su obra una estética del desencanto en la que se palpa con nitidez un mundo literario que enaltece la libertad y la dignidad del hombre, en medio de una crítica velada hacia la intolerancia, el caudillismo y el maniqueísmo ideológico de la dictadura.

Esta estética del desencanto tiene, por tanto, unas profundas raíces éticas que se desenvuelven mediante el cultivo literario de la ironía, la sátira y la parodia. De hecho, como expone uno de sus estudiosos, «llegan a ser los instrumentos esenciales del arte narrativo de Torrente Ballester». Hasta el punto de que mediante estas formas ambiguas de discurso, le permitieron durante los años de la dictadura, «expresar sentimientos hostiles, sin traspasar el umbral de percepción de los censores gubernamentales», transmitiendo así la «percepción dislocada del marginado» y «la visión desencantada del mundo que caracteriza a Torrente».

Silenciado por la dictadura, y orillada y marginada su obra, entre otras cosas por haber criticado la represión franquista de la huelga minera de Asturias de 1962, hubo que esperar a que la democracia restaurada abordara el reconocimiento público de su valía artística. Así, a partir de su ingreso en la Real Academia en 1977, fueron sucediéndose los galardones que daban a su creación el postergado homenaje que merecía su obra.

En 1981, obtuvo el Premio Nacional de Literatura, en 1982 el Premio Príncipe de Asturias de las Letras, *ex aequo* con Miguel Delibes, y en 1985, el Premio Miguel de Cervantes, premios todos ellos que justifican sobradamente la denominación de «El Señor de las Palabras» que, con tanto acierto, acuñó Víctor García de la Concha, para resumir la dedicación de toda una vida a la literatura y la docencia.

Fallecido en 1999, después de una entrega apasionada a la cultura que tanto amó, la calidad de la ingente obra que depositó en manos de la sociedad española lo hacen sobradamente merecedor, en el Centenario de su nacimiento, de un reconocimiento público que oficialmente permita recordar y conmemorar su figura literaria como lo que realmente fue: uno de los grandes creadores y estudiosos de la literatura española del siglo XX.

Por todo ello, el Grupo Popular propone para su debate y votación la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Apoyar y colaborar activa y conjuntamente con la Fundación Gonzalo Torrente Ballester y las administraciones del Estado, autonómicas y locales entidades públicas y privadas, en los actos culturales, educativos y científicos que se vayan a desarrollar con motivo del primer centenario del nacimiento de Gonzalo Torrente Ballester.
2. Aplicar medidas de desgravación fiscal a fin de incentivar la realización de aportaciones económicas por parte de personas físicas y jurídicas públicas y privadas, a los gastos de las actividades programadas para celebrar la conmemoración del Centenario del nacimiento de Gonzalo Torrente Ballester.
3. Impulsar la colaboración del Instituto Cervantes para desarrollar iniciativas y distribuir en su red de centros, exposiciones, conferencias, en torno a su obra y las actividades que produzcan las administraciones u otras instituciones de carácter público o privado.
4. Difundir la Exposición "Los mundos de Gonzalo Torrente Ballester" llevada a cabo por la Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales y la Fundación para la conmemoración del centenario del nacimiento de Gonzalo Torrente Ballester.
5. Incluir en la página web del Ministerio de Cultura una reseña especial sobre la conmemoración del centenario del nacimiento de Gonzalo Torrente Ballester.

6. Emitir un sello conmemorativo centenario del nacimiento de Gonzalo Torrente Ballester.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de marzo de 2010.—**José María Lassalle** y **Ana Pastor,** Diputados.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón,** Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad

161/001588

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 que el baremo para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad tenga en cuenta las restricciones de movilidad que presentan las personas con ceguera y deficiencia visual grave por razón de su discapacidad, para su debate en la Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad.

Exposición de motivos

Las dificultades de movilidad para las personas con discapacidad visual grave afectan a muchos ámbitos de su vida y entornos más cercanos, siendo aún más significativas cuando estas personas precisan realizar algún desplazamiento en lugares desconocidos pues no siempre disponen de las ayudas o señalización más adecuadas para contribuir a la orientación oportuna.

Además de lo anterior, se detecta una especial dificultad en la utilización de los transportes colectivos, ya que esta actividad implica una cadena entrecruzada y compleja de tareas y desplazamientos que abarcan el itinerario de origen a destino, pasando por el recorrido de acceso a la parada o estación, el desplazamiento en el interior del equipamiento, el acceso y desplazamiento en el interior del vehículo, y la llegada al destino.

En consecuencia, la planificación y ejecución de manera autónoma, orientada, segura y eficiente de tales desplazamientos exige de la persona una capacidad compleja en la que participan no sólo sus recursos motrices (que posibilitan físicamente andar o caminar) sino también de los sensoriales-perceptivos, y entre éstos principalmente de la visión, que la dotan de intencionalidad y autorregulación.

Así mediante la visión la persona capta y procesa elementos informativos del entorno que le permiten orientarse espacialmente; tomar decisiones de forma continua en cuanto al itinerario a seguir; localizar rápida y correctamente los elementos y referencias principales del entorno como son los accesos y entradas a las estaciones, taquillas y máquinas expendedoras, paneles informativos, líneas, andenes y dársenas; evitar obstáculos o riesgos (obras, vías, vehículos, etc.); buscar itinerarios alternativos; etc.

No extraña, por tanto, que una de las principales repercusiones de la pérdida total o parcial de la visión sea la limitación severa del desplazamiento autónomo en cualquier entorno y, especialmente, de la utilización de los transportes colectivos. Así se constata objetivamente, por ejemplo, en la Encuesta sobre Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud, realizada por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en 1999, en la que se pone de manifiesto que el 100 % de las personas con ceguera y, en torno al 45 % de las personas con «mala visión», manifestaban tener serias dificultades para utilizar el transporte colectivo. Es por esta razón por la que desde todas las entidades especializadas en discapacidad visual, y concretamente en nuestro país, por la Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE), se impulsan y prestan a todos sus afiliados los servicios de rehabilitación, dirigidos a dotarles de la máxima autonomía en su orientación y movilidad.

También desde las Administraciones Públicas, recientemente, si bien de forma desigual y a ritmos diferentes, se vienen implantando y desarrollando políticas de accesibilidad a los transportes públicos que faciliten su utilización por las personas con discapacidad.

No obstante, y aun en las mejores condiciones posibles de máxima rehabilitación personal y accesibilidad del entorno, el uso del transporte colectivo por parte de personas con ceguera o deficiencia visual grave no está exento de serias dificultades, si se compara con el realizado por personas sin discapacidad visual.

Tales limitaciones se reflejan, por ejemplo, en el tiempo adicional y el esfuerzo mental que, incluso en la utilización habitual del transporte colectivo, exige a las personas con discapacidad visual grave mantener su orientación espacial y su seguridad, responder a los imprevistos (cambios de horarios, interrupciones de líneas, obras, etc.), buscar alternativas de transporte o itinerario o en la necesidad de recurrir con mayor frecuencia a la ayuda y orientación de otros.

En consecuencia, la utilización del transporte colectivo para personas con ceguera o deficiencia visual grave puede resultar una tarea incómoda, generadora de tensión y, en ocasiones, estresante.

Por ello, es más frecuente que en determinadas circunstancias que añaden dificultad, tales como mayor distancia del transporte colectivo a la vivienda o al lugar de trabajo o de estudio, limitaciones de tiempo o situaciones de urgencia, desplazamiento en un nuevo entorno, realización de un itinerario o ruta no habitual, la persona con ceguera o deficiencia visual grave (a diferencia de las personas sin discapacidad) utilice de forma más frecuente otros recursos como el uso de medios de

transporte urbano, como es el taxi, que le eviten dicha incomodidad y tensión, pero que le van a suponer un coste adicional y extraordinario al compararlos con otros tipos de transporte tales como el autobús, el metro o el tren de cercanías.

Además de lo anterior, las personas con discapacidad visual grave pueden requerir para aquellos desplazamientos de especial dificultad por llevarse a cabo en entornos desconocidos el acompañamiento de otras personas, lo cual les supondrá, igualmente, un coste económico adicional directo si es realizado por profesionales o indirecto (disponibilidad del apoyo informal, no realización de otras actividades por parte de la persona que proporciona el acompañamiento, etc.) si es asumido por familiares, amigos o voluntarios.

Por otra parte, en situaciones extremas, como serían la falta de recursos económicos, que no permiten aprovechar los recursos anteriores, las dificultades para utilizar el transporte colectivo debido a la pérdida visual pueden llevar a limitar seriamente las actividades y desplazamientos de la persona y, en consecuencia, sus posibilidades de desarrollo personal y de participación social.

Por último, y dentro del ámbito de los transportes urbanos e interurbanos, es necesario considerar igualmente la imposibilidad que tienen las personas con ceguera para obtener el permiso de conducir, lo que les obliga, cuando no disponen de vehículo particular o de la persona que pueda conducirlo, a valerse del transporte colectivo (autobús, tren o avión) para realizar dichos desplazamientos; medios de transporte que, por lo general, resultarán mas caros que el uso del vehículo particular.

Puede concluirse, por tanto, que, comparadas con las personas sin discapacidad, las personas con ceguera o deficiencia visual grave, presentan unas necesidades específicas y concretas en el ámbito de la movilidad, en general, y de la utilización del transporte público, en particular, que les suponen, además, unos costes económicos extraordinarios o adicionales tanto directos como indirectos.

Con el fin de compensar estos costes adicionales, las Administraciones Públicas contemplan diferentes tipos de ayudas y subvenciones para la movilidad y el transporte de personas con discapacidad. Para ser beneficiarios de las mismas debe acreditarse la dificultad para utilizar el transporte colectivo mediante el baremo contemplado en el Anexo 3 del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de minusvalía.

Al analizar este baremo se observa que los diferentes ítems que lo integran hacen referencia a las características funcionales y estructurales de índole físico-motriz, sin referencia alguna a las de carácter sensorial-perceptivo, particularmente relativas a la visión que, como se ha indicado anteriormente, resultan necesarias para utilizar el transporte colectivo.

De esta forma, incluso una persona con una pérdida total de visión, no obtendría la valoración exigida o la puntuación suficiente en dicho baremo para acreditar las dificultades que presenta en el momento de utilizar los transportes colectivos.

Por tal motivo, se propone la revisión del citado baremo con el fin de que recoja las dificultades reales que para la utilización del transporte colectivo tienen las personas con ceguera o deficiencia visual grave, de forma que las haga acreedoras a las ayudas y subvenciones que les correspondan con el fin de mejorar su calidad de vida y situarlos en igualdad de oportunidades con respecto al resto de la ciudadanía.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a modificar, en el plazo de un año y previo diálogo y consenso con las Comunidades Autónomas y las organizaciones representativas de personas con discapacidad y sus familias, el Anexo III del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de minusvalía, que pasará a denominarse de grado de discapacidad, relativo a la determinación de la existencia de dificultades de movilidad para utilizar transportes colectivos, a fin de establecer un nuevo baremo de valoración que tenga en cuenta y puntúe ajustadamente, a través de nuevos criterios y factores, las restricciones de movilidad que presentan las personas con ceguera y deficiencia visual grave por razón de su discapacidad.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de marzo de 2010.—**Eduardo Madina Muñoz,** Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.—**Josu Iñaki Erkoreka Gervasio,** Portavoz Del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

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

161/001578

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta, para su discusión ante la Comisión no permanente de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, la siguiente Proposición no de Ley por la que se insta al Gobierno a la renovación y mejora en la señalización vial de las carreteras del Estado.

Antecedentes

Las señales de tráfico, los paneles indicadores y demás elementos ayudan al conductor a circular por las carreteras con más seguridad. En ocasiones, estas señales son confusas para el usuario, el cual debe hacer un esfuerzo inusual de interpretación para entender el significado exacto que la señalización pretende indicarle o exigirle. La confusión puede ser debida a la propia coherencia de la señal indicadora, por sí misma o en relación con otras anteriores del trayecto. También, de forma más sencilla, la señal puede tener defectos de visibilidad, ya sea por obstáculos que se interponen a la vista del conductor, que suelen ser eliminados por las actuaciones de conservación ordinaria, ya sea por defectos de los materiales de la propia señal indicadora.

Además, los elementos de señalización de las carreteras experimentan una sensible degradación con el paso del tiempo por la acción de los diferentes agentes meteorológicos como son la radiación solar, las temperaturas extremas, las precipitaciones, la humedad, etc. Esta degradación afecta a los materiales empleados en su fabricación, lo que produce pérdidas de visibilidad, particularmente en lo referente a la visibilidad nocturna, afectando a la funcionalidad de la señalización (medida a estos efectos con el denominado coeficiente de retroflexión) con el consiguiente aumento del riesgo de accidentalidad en las carreteras.

El suministro y colocación de la señalización vertical de carreteras ha venido realizándose con normalidad y eficacia, amparándose en la Orden Ministerial de 28 de diciembre de 1999, por la que se actualizaba el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales, aprobado por la O.M. de 6 de febrero de 1976. Dicho texto legal menciona las normas a tener en cuenta para la realización de los ensayos que se requieren para garantizar el cumplimiento por parte de los materiales retrorreflectantes de los criterios de calidad que se especifican en el articulado de la propia Orden Ministerial. Dentro del compendio de normas existentes, es la norma UNE 135 337, en su cláusula 3.2, la que recomienda unas determinadas fechas de reposición de la señalización vertical.

Los plazos de reposición que indica la citada norma UNE son de siete años naturales para la mayor parte de las señales de código (se exceptúan las señales de advertencia de peligro, prioridad y prohibición de entrada) en las carreteras convencionales interurbanas. Para el resto de la señalización vertical, carteles y paneles indicadores en carreteras convencionales, así como para todos los tipos de señalización vertical en autovías, autopistas y vías rápidas el plazo de reposición indicado es de diez años desde la fecha de fabricación.

En los últimos años, el Ministerio de Fomento ha sistematizado la rehabilitación de la visibilidad de la señalización horizontal. Queda, sin embargo, convertir en una práctica habitual la renovación de la señalización vertical que permita cumplir las normas técnicas a la vez que mejorar la información del conductor y la seguridad vial de las carreteras. Continúa siendo demasiado habitual encontrar señales mal colocadas, deterioradas, camufladas o apiñadas. En ocasiones, demasiadas; en otras, muy escasas. Y muchas veces, incapaces de indicar correctamente la ruta. Las señales de tráfico, guías sobre el asfalto y presuntas aliadas del conductor, se convierten en ocasiones en su enemigo.

Según algunos estudios realizados por el RACC, la señalización vial hoy por hoy no responde adecuadamente a las necesidades informativas del usuario (no garantiza una secuencia informativa a lo largo de un trayecto), ni cumple suficientemente las funciones comunicativas y de seguridad (comprensión, legibilidad, buena ubicación), por lo que es necesario recuperar la credibilidad de la señalización entre los usuarios y adecuar los límites de velocidad a la misma, para que sean más creíbles.

Por tanto, las campañas de la Dirección General de Tráfico encaminadas a la reducción de la velocidad, deben también ir acompañadas de una recuperación de la credibilidad en la señalización de las carreteras que garanticen un mejor cumplimiento de los límites de velocidad.

En otro estudio del RACE se ha comprobado cómo existen limitaciones de velocidad, tanto genéricas como específicas, que únicamente son respetadas por el uno por ciento de los automovilistas. Cuando el mensaje de las señales no es creíble, una limitación o una prohibición ininteligible para el usuario de la vía (ya se trate de un semáforo para peatones en rojo o de un límite específico o genérico de velocidad) propician la comisión de infracciones. El problema viene cuando la limitación realmente está justificada por el riesgo existente, y los conductores tampoco la respetan.

El ajuste y mejora de la señalización como elemento para la seguridad vial justificaría que ciertos límites actuales, con algunas mejoras de bajo coste en la vía, puedan ser incrementados; en el lado opuesto, otros límites deberían ser revisados a la baja.

En este contexto, la plataforma ciudadana voluntaria Ponle Freno ha iniciado una campaña, denominada «Se buscan señales peligrosas», para la detección de la señalización defectuosa. Su intención es conseguir de las administraciones competentes la reparación de las numerosas señales peligrosas denunciadas.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a la mejora en la señalización vial de las carreteras del Estado, mediante la adopción de las siguientes medidas:

1. Revisar la actual normativa de señalización vertical y marcas viales para mejorar las condiciones de seguridad y de circulación, tratando de señalizar de una mane-

ra más legible y entendible por los usuarios, con unos criterios de homogenización con los países de la UE.

2. Revisar, en el plazo de tres meses, la adaptación integral de toda la señalización vial a los estándares que marca la normativa técnica vigente, estableciendo un calendario de actuaciones de substitución. En una primera fase, se procederá a la reparación o substitución, con carácter de urgencia, de las señales verticales, carteles y paneles indicadores de tráfico necesario, y en todo caso aquellas que tengan más de 15 años de antigüedad.

3. Realizar, en el plazo de tres meses, un inventario de todas y cada una de las señales en las carreteras del Estado para comprobar que los itinerarios están bien señalizados, permitan la continuidad de la información sin interrupciones y que ofrezcan información clara a los conductores para evitar errores y riesgos en la seguridad vial.

4. Proceder, durante el año 2010 y de acuerdo con la auditoría de la situación de la señalización, a la revisión integral de la señalización vial, con el fin de ajustarla a las necesidades informativas del usuario, asegurarse de su permanente visibilidad y a la necesaria continuidad en la información, especialmente en la destinada a informar de la ruta para llegar a una determinada población.

5. Diseñar, en un plazo máximo de seis meses, un plan de "credibilidad de las señales" que permita la revisión de los actuales límites de velocidad según la tipología de la vía y las características actuales. Esta adaptación de los límites de velocidad debe garantizar un mejor cumplimiento de los mismos y una más efectiva concreción y aplicación de las sanciones cuando sean sobrepasados.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de febrero de 2010.—**Josep Antoni Duran i Lleida,** Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

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, 16 de marzo de 2010.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro.**

Comisión de Asuntos Exteriores

181/002487

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Asuntos Exteriores

Diputado don José Ignacio Landaluce

Texto:

¿Tiene previsto el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación presentar queja formal ante el gobierno británico sobre el incidente ocurrido el pasado 26 de febrero de 2010 a primeras horas de la mañana cuando una patrullera gibraltareña que lleva dibujado en proa unos dientes de tiburón, expulso de aguas españolas a una patrullera de la Guardia Civil que llevaba a bordo a personal civil, mientras realizaban pruebas de mar?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de marzo de 2010.—**José Ignacio Landaluce,** Diputado.

181/002488

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Asuntos Exteriores

Diputado don José Ignacio Landaluce

Texto:

¿Tiene conocimiento el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de un nuevo incidente ocurrido entre autoridades gibraltareñas y la Guardia Civil, cuando una embarcación gibraltareña que significativamente lleva dibujado en proa unos dientes de tiburón, expulso a una embarcación de la Guardia Civil que se encontraba patrullando en aguas españolas próximas a la colonia de Gibraltar con personal civil a bordo, mientras realizaban pruebas de mar, el pasado viernes 26 de febrero de 2010?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de marzo de 2010.—**José Ignacio Landaluce,** Diputado.

181/002489

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Asuntos Exteriores

Diputado don José Ignacio Landaluce

Texto:

¿Tiene previsto el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación incluir en las reuniones técnicas del Foro Tripartito barajar la posibilidad de la puesta en marcha de patrullas conjuntas entre españoles y gibraltareños para evitar así la sucesión de incidentes en aguas de la Bahía de Algeciras que se suceden con frecuencia?

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de febrero de 2010.—**José Ignacio Landaluce,** Diputado.

181/002490

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Asuntos Exteriores

Diputado don José Ignacio Landaluce

Texto:

¿Tiene previsto el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación presentar queja formal ante el gobierno británico sobre el incidente ocurrido el pasado día 9 de febrero de 2010, entre dos embarcaciones de la Royal Navy y una patrullera de la Guardia Civil en aguas españolas?

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de febrero de 2010.—**José Ignacio Landaluce,** Diputado.

181/002491

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Asuntos Exteriores

Diputado don José Ignacio Landaluce

Texto:

¿Tiene conocimiento el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación del conflicto denunciado por la prensa el pasado 21 de febrero, sobre el incidente ocurrido el 9 de febrero de 2010 entre dos embarcaciones de la Royal Navy y una patrullera de la Guardia Civil, cuando ésta se encontraba en aguas españolas a seis millas de la Colonia gibraltareña?

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de febrero de 2010.—**José Ignacio Landaluce,** Diputado.

Comisión de lnterior

181/002484

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Interior

Diputado don José Ignacio Landaluce

Texto:

¿Piensa el Ministerio del Interior acometer medidas para acabar con la lista de espera de dos meses en los tramites de expedición de DNI en la comarca del Campo de Gibraltar (Cádiz)?

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de febrero de 2010.—**José Ignacio Landaluce,** Diputado.

Comisión de Fomento

181/002486

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento

Diputada doña Concepción de Santa Ana

Texto:

¿Garantiza el Ministerio de Fomento que el AVE llegará a Granada en 2013?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de marzo de 2010.—**Concepción de Santa Ana Fernández,** Diputada.

181/002495

Grupo Parlamentario Mixto (UPyD)

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Fomento

Diputada doña Rosa Díez González

Texto:

¿Por qué la CIAIAC no ha emitido aún el informe definitivo del accidente del helicóptero Sikorsky S-61 de la compañía Helicsa, S.A. cuando han transcurrido ya más de tres años del mismo triplicando en exceso el tiempo máximo recomendado para la emisión del informe definitivo?

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de marzo de 2010.—**Rosa Díez González,** Diputada.

Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca

181/002482

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca

Diputado don Manuel Domínguez González

Texto:

¿Qué medidas va a tomar el Gobierno para paliar los daños producidos en las Islas Canarias por los diferentes temporales que han azotado el Archipiélago durante los meses de enero y febrero de 2010 y prevenir los efectos de futuras incidencias climatológicas?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 marzo de 2010.—**Manuel Domínguez González,** Diputado.

181/002494

Grupo Parlamentario Mixto-BNG

Pregunta con respuesta oral en la Comision de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca

Diputada doña Olaia Fernández Davila

Texto:

¿No considera el Gobierno que existen sobradas razones para que el proceso de compra de Puleva por la multinacional francesa Lactalis sea sometido al Tribunal de Defensa de la Competencia?

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 marzo de 2010.—**Olaia Fernández Davila,** Diputada.

Comisión de Política Territorial

181/002492

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Política Territorial

Diputada doña María Carmen Rodríguez Maniega

Texto:

¿Por qué la Delegación de Gobierno de Asturias, tras más de seis años de retraso, no ha solicitado todavía la ejecución de la sentencia n.º 756/04 del TSJ de Asturias, del 31 de junio de 2004, que anula diversos acuerdos relativos a los Presupuestos para el 1998-99 del Ayuntamiento de Cudillero y del Convenio Regulador de las condiciones de trabajo del personal funcionario y laboral fijo del periodo 1999-2003?

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de marzo de 2010.—**María Carmen Rodríguez Maniega,** Diputada.

Comisión de Sanidad, Política Social y Consumo

181/002483

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Sanidad, Política Social y Consumo

Diputado don Mario Mingo Zapatero

Texto:

¿Puede explicar la Sra. Ministra de Sanidad y Política Social cuál es el calendario previsto por su Ministerio para la regulación de los Mestos?

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de marzo de 2010.—**Mario Mingo Zapatero,** Diputado.

Comisión de Igualdad

181/002493

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comision de Igualdad

Diputada doña Antonia García Valls

Texto:

¿Cuáles son las prioridades en materia de igualdad para la Presidencia española de la Unión Europea?

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de febrero de 2010.—**Antonia García Valls,** Diputada.

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

181/002485

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comision de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico

Diputada doña Susana Camarero Benítez

Texto:

Motivo por el cual la Orden PRE/52/2010, de 21 de enero de 2010, que ha modificado el Reglamento General de Vehículos, no ha cumplido el mandato del Congreso de los Diputados de modificar el color de los rotativos de los vehículos de emergencia.

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de febrero de 2010.—**Susana Camarero Benítez,** Diputada.

OTROS TEXTOS

DECLARACIONES INSTITUCIONALES

140/000023

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, ha aprobado, por asentimiento, la siguiente declaración institucional por la que se establece el día 27 de junio como día en recuerdo y homenaje a las víctimas del terrorismo.

«Hoy se cumplen, como saben, seis años del atentado que segó la vida a 192 personas. A fin de que su recuerdo y el de todas las víctimas del terrorismo se perpetúe en la memoria colectiva de los españoles, la Presidencia de la Cámara propuso a la Junta de Portavoces, que unánimemente aceptó, solicitar al Pleno de la Cámara que éste declare el 27 de junio de cada año como el día de recuerdo y homenaje a las víctimas del terrorismo. A este fin y a partir del presente, el Pleno celebrará sesión solemne el día 27 de junio de cada año.»

Lo que se publica de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de marzo de 2010.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro.**

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.: 902 365 303. *http://www.boe.es*

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**