



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIII LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

13 de septiembre de 2019

Núm. 50

Pág. 1

ÍNDICE

Página

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY

Pleno

162/000065	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a paliar los daños producidos por las inundaciones y otros siniestros. <i>Corrección de error</i>	3
162/000067	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, relativa a la reapertura de la oficina del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) en Puerto de Sagunto	4
162/000068	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre la creación e impulso de un sistema de formación MIR para el profesorado	5
162/000069	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, relativa al desarrollo de las estrategias y planes necesarios para impulsar la protección de las personas desplazadas por causas medioambientales	6
162/000070	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre incremento y mantenimiento de profesionales sanitarios en las islas no capitalinas del archipiélago canario	8
162/000071	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, sobre la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías entre Palencia-Valladolid-Medina del Campo	10
162/000072	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, sobre la mejora de los servicios ferroviarios de Medina del Campo	11
162/000073	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, relativa a la consideración del valor de la trashumancia y la inclusión de una ayuda agroambiental específica en la futura PAC	13

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 2

162/000074	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, relativa a la reactivación e impulso definitivo del convenio ferroviario con las Illes Balears para el periodo 2019-2023	15
162/000075	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Republicano, relativa a la derogación de las reformas laborales de recortes de derechos	16
162/000076	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre el refuerzo de la Alta Inspección de Educación con el fin de que pueda actuar de forma rápida y eficaz ante cualquier violación de los principios, valores y libertades constitucionales, así como ante el incumplimiento de la normativa básica del Estado	17

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 3

CONTROL DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIONES NO DE LEY

Pleno

162/000065

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

(162) Proposición no de Ley ante el Pleno.

Autor: Grupo Parlamentario Socialista.

Corrección de error en su Proposición no de Ley relativa a paliar los daños producidos por las inundaciones y otros siniestros.

Acuerdo:

Aceptar la declaración de voluntad, teniendo por corregida la iniciativa de referencia, así como comunicarlo al Gobierno y al autor de la iniciativa y publicarlo en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de septiembre de 2019.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados. **Carlos Gutiérrez Vicén.**

Nota.—La iniciativa de referencia fue publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 46, de 9 de septiembre de 2019.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa para subsanar el error advertido en el escrito presentado el 30 de agosto de 2019, con número de registro 5176.

Donde dice:

«1. ...siniestros ocurridos en los meses de especialmente...»

Debe decir:

«1. ...siniestros ocurridos en los meses de junio, julio y agosto, y especialmente...»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 2019.—**Rafael Simancas Simancas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, en relación con las siguientes Proposiciones no de Ley y, considerando que se solicita el debate de la iniciativa en Pleno, ha acordado admitirlas a trámite conforme al artículo 194 del Reglamento, entendiéndose que, en el caso de su eventual aprobación, estarían dirigidas al Gobierno que se constituya, disponer su conocimiento por el Pleno de la Cámara, 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, 10 de septiembre de 2019.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 4

162/000067

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común presenta la siguiente Proposición no de Ley para la reapertura de la oficina del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) en Puerto de Sagunto, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

La oficina del INSS en Puerto de Sagunto, núcleo urbano del municipio de Sagunto en la Comunitat Valenciana, se cerró en julio de 2013. La versión oficial afirmaba por aquellas fechas que se cerraba dicha oficina durante el periodo estival y se concentraban los servicios en Sagunto, debido a que la jubilación de uno de sus trabajadores impedía organizar las vacaciones de los empleados, pero que se reabrirla en octubre de ese mismo año. Sin embargo, lo que se suponía iba a ser un cierre estacional ante la falta de disponibilidad de personal, se ha convertido en definitivo.

La oficina del INSS estaba dando un servicio a la ciudadanía justificado y necesario. Hay que entender la realidad de Sagunto y la peculiaridad de la comarca. A diferencia del resto de comarcas de la provincia de Valencia, en la comarca del Camp de Morvedre, Sagunto representa prácticamente el 90 % y, de este porcentaje, Puerto de Sagunto significa más del 60 %. Así, no se entiende bien el cierre de una oficina del INSS en un núcleo de población donde residen 46.000 personas.

La distancia entre Puerto de Sagunto y Sagunto es de seis kilómetros. Una distancia que tienen que recorrer las personas que viven en Puerto de Sagunto y quieren ser atendidas por el INSS. Son decenas de miles los desplazamientos anuales que se producen, generando problemas y costes en la ciudadanía que debe recurrir al transporte público, bastante deficiente en la zona, o al vehículo privado. Hay que considerar, además, que estamos hablando de uno de los municipios de la provincia de Valencia con mayor población de edad avanzada.

La decisión de mantener cerrada la oficina de Puerto de Sagunto seguramente formaba parte de la política de recortes en las administraciones públicas y de las tasas de reposición de efectivos negativas. Se han extendido los cierres de oficinas del INSS por todo el territorio nacional, básicamente por la escasez de personal, ya que se producen jubilaciones de forma masiva que no son cubiertas por la oferta de empleo público.

Los cierres se enmarcan oficialmente en un plan de racionalización de oficinas y de adaptación a las posibilidades que hoy existen para realizar los trámites a través de internet. Así, se ha llegado a argumentar por parte de la Seguridad Social que no era preciso cubrir las vacantes de personal en el INSS porque el nuevo modelo telemático permite realizar las gestiones por la web. Pero la cuestión es que muchas ciudadanas y ciudadanos necesitan atención personal, sobre todo las personas mayores, al carecer de conocimientos y recursos para realizar las gestiones telemáticas. No hay que olvidar, en todo caso, que el trámite administrativo es en su origen de acceso universal y gratuito, de tal forma que hay que ser cuidadosos con las prácticas que conllevan indirectamente el traslado al mercado de la realización de algunos trámites de la Seguridad Social.

El servicio público que prestan las oficinas de atención a la ciudadanía de la Seguridad Social es fundamental y es preciso asegurar que los centros de atención al público son suficientes, así como establecer principios de calidad que informen la atención presencial.

Por todo lo expuesto, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a tomar las siguientes medidas:

1. La reapertura inmediata de la oficina del INSS en Puerto de Sagunto.
2. La revisión de los cierres del resto de oficinas del INSS en el conjunto del Estado para recuperar aquellas que prestaban servicios necesarios para la ciudadanía, con una dotación de personal suficiente para asegurarla calidad de la atención presencial.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de septiembre de 2019.—**Roser Maestro Moliner y Héctor Illueca Ballester**, Diputados.—**Alberto Garzón Espinosa**, Portavoz del Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 5

162/000068

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Ciudadanos al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la creación e impulso de un sistema de formación MIR para el profesorado, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

Todo sistema educativo es útil, reconocido y efectivo en la medida en que es capaz de transmitir formación y conocimientos al alumnado. El artículo 2 de la Ley Orgánica 2/2006 de 3 de mayo, modificada por LOMCE, establece que los poderes públicos prestarán una atención prioritaria al conjunto de factores que favorecen la calidad de la enseñanza y en especial, la cualificación y formación del profesorado. Existen otros elementos que también poseen importantes efectos sobre los resultados del sistema educativo, como así se señala en el citado texto: la dotación de recursos educativos suficientes, la investigación, la experimentación y la renovación educativa, el fomento de la lectura, el uso de las bibliotecas, la autonomía pedagógica, organizativa y de gestión, la función directiva, la orientación educativa y profesional, la inspección educativa y la evaluación.

El Sistema Educativo Español posee claros síntomas que avisan de su disfuncionalidad: España es líder en fracaso escolar en la Unión Europea, encabezando el abandono escolar prematuro en todo el continente con una media del 20 % de los estudiantes según datos publicados por EUROSTAT.

El último estudio elaborado por el Consejo General de los Ilustres Colegios Oficiales de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y en Ciencias, titulado «La voz del profesorado», y que tiene como objetivo estudiar las exigencias en materia de selección y formación del profesorado incluso pudiendo incorporar el sistema MIR para estos profesionales, tiene unos resultados claros:

- Cerca del 70 % de los docentes encuestados señalan que es necesaria una reforma del sistema actual de selección para acceder a la profesión docente.

- Casi el 80 % de los docentes encuestados coincide en que el sistema de selección para acceder a la profesión docente debiera tener los mismos criterios para centros públicos que concertados.

- Una amplia mayoría de profesores abogan por aumentar la autonomía de los centros públicos para contratar profesorado.

- Asimismo, los docentes reclaman una reforma urgente del período de inducción profesional que preste atención especial a la adquisición de las competencias didáctico-pedagógicas.

- El modelo de inducción profesional docente que más popularidad alcanza entre los encuestados es el que se refiere al estilo del MIR que se realiza para los médicos.

El Grupo Parlamentario Ciudadanos comparte el sentir de buena parte de estas propuestas docentes: y considera que es preciso una reflexión sobre el modelo. El nuevo sistema de acceso a la profesión docente debe asegurarnos que la formación, selección y promoción del profesorado se basen en la excelencia académica contrastada y en la capacidad pedagógica para transmitir conocimientos, competencias y valores mediante un aumento de las exigencias en los estudios y sistemas de acceso a la profesión docente.

El Sistema Educativo Español tiene pendiente mejorar la selección y formación del profesorado desde hace años. Ninguna de las reformas educativas aprobadas en los últimos años ha sido eficaz ni lo suficientemente participativa, en parte, por obviar esta necesidad. La formación de maestros y profesores en nuestro país mediante escuelas de magisterio o cursos de teoría pedagógica (como el antiguo CAP) han demostrado ser insuficientes a la hora de conseguir la excelencia del profesorado. Es preciso que se evalúe un nuevo sistema que seleccione a los mejores titulados en las diversas materias curriculares de ciencias y humanidades, y los forme como maestros y profesores mediante una auténtica formación práctica dotándole de las herramientas pedagógicas necesarias para afrontar los numerosos retos a los que se enfrentan día a día los docentes.

Con la creación e implementación del Espacio Europeo de Educación Superior (EEES) hace casi diez años, el curso de capacitación para los docentes, el Curso de Aptitud Pedagógica (CAP), sería reemplazado por el Máster Universitario en Formación de Profesorado de un año de duración e imprescindible para impartir clases en cursos de educación obligatoria y bachillerato. Sin embargo, su

sustitución no ha supuesto un cambio sustancial en la selección y promoción del profesorado, más bien, se produjo una continuidad de criterios unidos al establecimiento de un coste económico mayor al CAP y desigual según el territorio en el que se desempeñe.

En lugar del máster habilitante actual, el Grupo Parlamentario Ciudadanos proponemos implantar un modelo de formación docente similar al sistema MIR de los facultativos. El sistema consistirá en la realización de una prueba de acceso nacional, posterior al grado, tras la que, en función de los resultados académicos, a los que se ofrecerá el ejercicio remunerado de la enseñanza durante un periodo de varios cursos académicos, en centros de enseñanza y bajo la dirección y supervisión de profesores con experiencia y competencia acreditadas. Estas prácticas serán complementadas con la formación pedagógica y teórica adecuada para que se puedan afrontar las diversas problemáticas que pueden surgir en las aulas.

Otros elementos que afectan a la calidad del ejercicio de la profesión docente y que sin duda deberán contemplarse en el marco de la regulación de una futura carrera docente son la formación permanente, reconocimiento de la docencia y la evaluación de la misma.

Por todo lo expuesto se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Impulsar y apoyar la creación de una Comisión de estudio integrada por expertos docentes y otros representantes de la sociedad civil que puedan hacer un diagnóstico sobre las carencias y necesidades del docente en relación a la formación inicial (MIR) y el diseño de una carrera docente.

2. En consecuencia con lo anterior, a partir de las conclusiones alcanzadas, Llevar a cabo las modificaciones legales pertinentes para implementar, en colaboración con las Comunidades Autónomas y el Consejo Escolar del Estado, en el marco de la Conferencia Sectorial de Educación un sistema de formación y promoción del profesorado similar al sistema MIR de los facultativos, que se base al menos en el desempeño profesional de la enseñanza, de forma remunerada, durante el periodo de un tiempo determinado en centros de enseñanza y bajo la supervisión de un equipo de docentes en activo con competencias acreditadas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de septiembre de 2019.—**Marta Martín Llaguno**, Diputada.—**Miguel Ángel Gutiérrez Vivas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

162/000069

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley para su debate ante el Pleno, relativa al desarrollo de las estrategias y planes necesarios para impulsar la protección de las personas desplazadas por causas medioambientales.

Exposición de motivos

El cambio climático es un «multiplicador de amenazas»: contribuye a la inestabilidad económica y política, además de agravar sus efectos; intensifica desastres de aparición repentina, como inundaciones y tormentas, y también desastres de aparición paulatina, como sequías y desertificaciones. A su vez, estos desastres hacen que se pierdan cosechas, aumente el hambre y se agraven las condiciones de hacinamiento en los centros urbanos. Estas crisis enardecen el desasosiego político y recrudecen los efectos de la guerra, lo cual produce más desplazamientos.

La población global sometida a desplazamientos forzados se ha incrementado de manera sustancial durante los últimos dos decenios, cuando entre 1999 y 2011 las cifras de desplazados fluctuaban de forma estable. En 2013 se produjo la primera solicitud de asilo por razones climáticas, por parte de Ioane Teitiota, ciudadano de Kiribati. Formulada a Nueva Zelanda, dicha solicitud fue rechazada ya que el requisito internacional para obtener la condición de refugiado no integraba el motivo medioambiental como causa

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 7

de asilo: el cambio climático no se incluye como definición de «daño grave» en virtud de la Convención de Ginebra sobre el estatus de los refugiados.

Estimaciones del Panel Intergubernamental del Cambio Climático ponen de manifiesto que, en ausencia de medidas de mitigación, es probable que el cambio climático desborde la capacidad de adaptación de los sistemas naturales, gestionados y humanos. La magnitud del cambio climático podría llegar a un punto en que no fuera ya posible una adaptación efectiva, o lo sería con un costo social, medioambiental y económico muy alto.

Sequías e inundaciones, nuevas enfermedades y la desaparición de especies son solo algunas de las facturas que paga la naturaleza y quienes viven de ella en los países desindustrializados de menor renta per cápita, los más vulnerables al calentamiento global, que además son los más expuestos a la contaminación generada por grandes empresas extractivistas (deforestación, suelos contaminados, etcétera). El calentamiento global también aparece entre los factores que, junto con razones geopolíticas, origina conflictos tan sangrientos como la guerra de Siria (la subida del precio del trigo, debido a la escasez de lluvias en países productores, influyó en el estallido de ese y otros conflictos ligados a la Primavera Árabe). De los 50 países más afectados por el cambio climático, 36 están en África.

En la esfera de la seguridad internacional, el cambio climático ya está incluido en las agendas de numerosos Estados; en el caso de España, la Estrategia de Seguridad Nacional 2013 ya contemplaba el cambio climático como «el gran desafío ambiental y socioeconómico del siglo XXI que plantea retos de gran trascendencia para la seguridad, como la escasez de agua potable, los importantes cambios en las condiciones de producción de alimentos, el incremento de la competencia por los recursos energéticos y el aumento de determinadas catástrofes naturales —inundaciones, tormentas, sequías, incendios forestales u olas de calor—. Estos cambios ambientales también pueden exacerbar las presiones migratorias y, en consecuencia, agudizar las tensiones en las zonas de tránsito y de destino e, incluso, la fragilidad de algunos Estados».

También la OTAN en su Resolución 427 «El Cambio Climático y la seguridad internacional», insta a los gobiernos miembros de la Alianza a reconocer plenamente, en su política exterior y de seguridad, que los riesgos asociados al cambio climático son importantes multiplicadores de las amenazas.

Por su parte, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) reconoce la existencia de desplazados ambientales e indica que la migración y el desplazamiento serán probablemente las principales consecuencias del cambio climático, debido a los cambios en los patrones de clima extremo y eventos climáticos, que podrán ser graduales o repentinos.

Las repercusiones del cambio climático se han dejado sentir de forma incesante en la movilidad humana. Sin embargo, los movimientos migratorios acompañados de la necesidad de asilo y refugio se están produciendo por razones alejadas de la Convención de 1951. La Convención de Ginebra en su artículo 1, define refugiado como la persona que se encuentra fuera de su país de nacionalidad o de residencia habitual y tiene un fundado temor de persecución a causa de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un determinado grupo social u opiniones políticas. No puede, o no quiere, acogerse a la protección de su país, o regresar a él, por temor a ser perseguido.

Uno de los principales problemas al que se enfrentan los refugiados climáticos es su invisibilidad. La Convención de Ginebra sobre los Refugiados Políticos no reconoce aún las causas climáticas para conceder el estatuto de refugiado. La Organización Internacional para la Migración (OIM) prefiere hablar de «migrantes ambientales» que define como aquellas personas que, por razones de cambios repentinos o progresivos en el medio ambiente, que afectan negativamente a sus vidas, se ven obligados a abandonar sus hogares habituales, ya sea temporal o permanentemente, y que se desplazan ya sea dentro o fuera de su país. Países como Suecia o Finlandia son algunos de los que sí dan protección a estos migrantes ambientales. La consecuencia de esto es evidente: al no ser reconocidos carecen de derechos como refugiados y además, difícilmente se puede analizar su situación ni plantear respuestas ante ellas.

La falta de reconocimiento dentro del ámbito de la Convención de Ginebra de 1951 de este nuevo tipo de categoría de persona desplazada provocó que, tras la Conferencia Nansen sobre Cambio Climático y Desplazamiento en el siglo XXI, que tuvo lugar en Oslo en junio de 2011, Noruega y Suiza lanzaran la Iniciativa Nansen. Esta fue concebida como un proceso de consulta internacional que pudiese generar un consenso generalizado entre Estados interesados en abordar la cuestión de los desplazamientos por razones medioambientales y del cambio climático. La iniciativa busca generar una agenda operativa cuya finalidad última es establecer consenso entre los Estados para la protección de los desplazados medioambientales en el contexto de los desastres naturales y los efectos del cambio climático.

Los países industrializados son quienes más emisiones de gases de efecto invernadero han generado a lo largo de la historia con su modelo de producción y consumo: el 80 % de los GEI emitidos en los últimos 150 años provienen de los países industrializados. Y lo siguen haciendo, junto con los «países emergentes», como China, India o Brasil. Sin embargo, son principalmente los países situados en la zona intertropical los más afectados y amenazados por el cambio climático y donde, además, mayoritariamente se encuentran los países más empobrecidos: las consecuencias del cambio climático las están sufriendo sobre todo las personas más desfavorecidas y quienes menos han contribuido al cambio climático. Por ello, la comunidad internacional, especialmente las potencias industriales, debe asumir su responsabilidad en este sentido.

Además, según datos del «Women's Environmental Network», hasta el 80 % de las personas desplazadas por el clima son mujeres, mientras que las comunidades indígenas son a menudo las más expuestas a fenómenos como la desaparición de ecosistemas a causa del aumento del nivel del mar o del deshielo del permafrost —la parte profunda del suelo de las regiones frías permanentemente heladas—.

Según señalan diversas organizaciones, las mujeres son doblemente vulnerables. Primero porque después de los desastres, además de salir a trabajar o buscar dinero, sobre ellas recae generalmente la responsabilidad de continuar con la educación y la alimentación de su familia. Además, por otra parte, son doblemente víctimas del cambio climático y de la pobreza extrema al ser invisibilizadas y olvidadas.

El cambio climático es una cuestión de derechos humanos y los estados y las empresas tienen que actuar ahora para evitar daños mayores y proteger a las personas y las comunidades. Es necesario reconocer que deben tomarse todas las medidas posibles para evitar el desplazamiento, pero también apoyar estrategias que garanticen que la gente que se ve forzada a hacerlo, lo haga de forma segura, con dignidad y en sus propios términos.

Por todo lo expuesto, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Apoyar y promover la iniciativa Nansen, para impulsar las iniciativas pertinentes orientadas a facilitar y consensuar las prácticas y herramientas para la protección de las personas desplazadas entre fronteras por razones ambientales, ya sea provocados por las industrias multinacionales en sus países de origen como por los efectos del cambio climático sobre esos territorios.

2. Cumplir los objetivos del Acuerdo de París de lucha contra el cambio climático, y aumentar los esfuerzos para ir más allá del mismo para evitar que el calentamiento global siga contribuyendo a amplificar las desigualdades existentes que provocan, en consecuencia, un aumento del riesgo de desplazamientos. Asimismo, y en base al objetivo 2 del Pacto Mundial de Migraciones “minimizar los factores adversos y los factores estructurales que obligan a las personas a irse de su país de origen”.

3. Tener en cuenta, a la hora de diseñar planes y programas de acogida, la especial vulnerabilidad de las mujeres ante los impactos del cambio climático que aumentan el riesgo de desplazamientos. También de las comunidades indígenas.

4. Crear un órgano para el seguimiento, implementación y evaluación de estos planes y programas, bajo la coordinación del Ministerio de Transición Ecológica y el Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes e Igualdad (para garantizar la incorporación de la perspectiva de género), así como otros ministerios implicados, representantes de los gobiernos autonómicos y entes locales, científicos expertos y agentes sociales.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 2019.—**Eva García Sempere y Juan Antonio López de Uralde Garmendia**, Diputados.—**Ione Belarra Urteaga y Alberto Garzón Espinosa**, Portavoces del Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

162/000070

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Doña Ana María Oramas González-Moro y doña María Guadalupe González Taño, Diputadas de Coalición Canaria integradas en el Grupo Parlamentario Mixto, de conformidad con lo previsto en el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 9

Reglamento del Congreso de los Diputados presentan, para su debate en Pleno, la siguiente Proposición no de Ley sobre incremento y mantenimiento de profesionales sanitarios en las Islas no capitalinas del Archipiélago canario.

Exposición de motivos

Uno de los problemas más graves a los que se enfrenta el sistema sanitario español es el de la falta de especialistas en Medicina y Enfermería. En especial en algunas especialidades médicas, problema que se agravará, previsiblemente, en los próximos años. El caso de Canarias es especialmente preocupante.

En el «Compromiso por la Sanidad», firmado por el Gobierno de Canarias con todos los sectores relacionados con la sanidad en las islas, queda puesto de manifiesto que este es uno de los retos más significativos a los que se enfrenta la sanidad canaria en los próximos años.

En dicho compromiso se solicita, por un lado, incrementar el número de médicos en especialidades que tienen altamente comprometida su renovación en los próximos años: Medicina de Familia, Otorrinolaringología, Oftalmología, Anatomía Patológica y Pediatría y, por otro, aumentar las plazas de formación especializada en todas las profesiones sanitarias, priorizando aquellas en que Canarias sea deficitaria.

Asimismo, en el mismo «Compromiso por la Sanidad» se pide incrementar de forma significativa y a medio plazo, como consecuencia del envejecimiento poblacional y el aumento de la población pluripatológica, el número de especialistas en Medicina interna y geriátrica, así como otras profesiones sanitarias necesarias.

Pero el reto es aún mayor si hablamos de las islas no capitalinas. El Servicio Canario de Salud dispone de hospitales de mediano o pequeño tamaño en estas islas así como Centros de Salud, cuya cobertura de puestos de médicos especialistas y enfermería especializada es especialmente preocupante.

La renovación continua de efectivos y la falta de estos, a veces durante largos periodos de tiempo, hacen complejo el mantenimiento de una continuidad en los programas de trabajo. Las mejores perspectivas laborales y formativas que ofrecen los grandes hospitales hacen así difícil retener el talento y el conocimiento en estos hospitales periféricos que luchan constantemente por disponer de profesionales sanitarios que puedan cubrir sus servicios.

Es evidente por tanto que estos Hospitales periféricos así como numerosos centros de salud en pueblos y ciudades de, tamaño pequeño del Archipiélago requieren más especialistas médicos y de enfermería, pero el sistema actual impide formarlos, por lo que se produce la importación continua de profesionales de otros países o la sobrecarga de trabajo de los que permanecen de forma estable en estos hospitales o centros de salud.

Esta problemática fue abordada, a petición de Canarias, en el Consejo Interterritorial que se celebró a finales de 2017, y se decidió por parte del Ministerio, crear un grupo de trabajo de necesidades para paliar el déficit de especialistas. Este grupo se reunió en cuatro ocasiones.

Finalmente, se consensuó un documento con 13 medidas para, una vez cerrado, elevarlo al Pleno del Consejo Interterritorial. Entre estas medidas se encontraba la de identificar las especialidades deficitarias en cada Comunidad Autónoma o las plazas de difícil cobertura, realizar un estudio de necesidades de especialistas e impulsar una normativa que flexibilice y agilice el procedimiento de acreditación de unidades docentes para la Formación Sanitaria Especializada.

Estas medidas deberán incluir también incrementos salariales o de pluses para los profesionales que trabajen en estas islas y programas de estabilidad para que se mantengan en estos puestos durante periodos más largos de tiempo.

Una vez que se produce el cambio de Gobierno en España en favor del Partido Socialista, numerosos fueron los intentos de la Consejería de Sanidad del Gobierno de Canarias de que se avanzara y concluyera el trabajo emprendido y fuera aprobado por el Consejo Interterritorial y así poner en marcha cuanto antes las medidas propuestas. Sin embargo, hasta la fecha, no ha sido posible.

Por todo lo expuesto, se formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de España a continuar y concluir los trabajos del Grupo de Trabajo creado en el seno de la Comisión Interterritorial de Sanidad sobre necesidades de profesionales sanitarios, que contenía una propuesta de 13 medidas en esta materia, a fin de que puedan

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 10

ponerse en marcha dichas medidas y paliar el déficit de especialistas en Medicina y Enfermería, así como en otras profesiones sanitarias, en Canarias, especialmente en lo que se refiere a las islas no capitalinas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de septiembre de 2019.—**María Guadalupe González Taño**, Diputada.—**Ana María Oramas González-Moro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

162/000071

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley para su debate en Pleno, para la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías entre Palencia-Valladolid-Medina del Campo.

Exposición de motivos

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

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

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

Por todo ello el Grupo Parlamentario presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Licitación y adjudicación con carácter urgente de la redacción del Estudio Informativo para la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías entre Palencia-Valladolid-Medina del Campo.
2. Priorizar en dicho estudio, la apuesta por la movilidad sostenible, incluyendo un estudio de demanda profundo, que analice distintas propuestas tarifarias y de horarios buscando favorecer la mayor cuota de trasvase del vehículo privado al ferrocarril.
3. Dotar en los Presupuestos Generales del Estado de 2019 de una partida suficiente para los estudios necesarios y la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías entre Palencia-Valladolid-Medina del Campo.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 11

4. Trabajar coordinadamente con los diferentes agentes socioeconómicos y las distintas administraciones implicadas en la puesta en marcha del servicio ferroviario de Cercanías entre Palencia-Valladolid-Medina del Campo, para la mejor adecuación del proyecto a las necesidades reales de la población y propiciar la máxima intermodalidad con otros medios de transporte público como los servicios municipales de autobuses o sostenibles como la bicicleta.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de septiembre de 2019.—**Eva García Sempere**, Diputada.—**Alberto Garzón Espinosa**, Portavoz del Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

162/000072

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley para su debate en Pleno, sobre la mejora de los servicios ferroviarios de Medina del Campo.

Exposición de motivos

La historia y simbiosis de Medina del Campo y el ferrocarril ha sido larga y duradera en más de un siglo y medio de andadura. Las primeras obras ferroviarias en Medina comenzaron el 15 de abril de 1857 en un solar antes ocupado por la parroquia de San Pedro, cuyas piedras fueron reaprovechadas para esta estación inaugurada el 3 de septiembre de 1860 con la puesta en marcha del tramo Medina del Campo-Valladolid de la línea radial Madrid-Hendaya. Su explotación inicial quedó a cargo de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que construyó un edificio para viajeros (estación vieja), dos muelles para mercancías y un depósito para locomotoras. Sin embargo, la llegada de nuevas líneas férreas, como la Medina del Campo-Zamora (1861-1863), la unión definitiva con Madrid por Ávila (obras inauguradas en 1863), luego la vía de Salamanca (1874-1877) y, finalmente, la que nos unía con la ciudad hermana de Segovia (1881-1884), supusieron un aumento creciente del tráfico que convirtió rápidamente las instalaciones existentes en pequeñas. Por ello, en 1896, la Compañía del Norte, decidió encargar a Vicente Sala, uno de sus mejores ingenieros, la construcción de una nueva estación de tipo monumental y estilo francés dotada de una marquesina metálica de grandes proporciones, que se inauguró oficialmente en 1902 y que acogía el trazado de las siguientes líneas férreas:

- Línea férrea de ancho convencional Madrid-Hendaya.
- Línea férrea de ancho convencional Medina del Campo-Vilar Formoso y Portugal.
- Línea férrea de ancho convencional Medina del Campo-Zamora y Galicia.
- Línea férrea de ancho convencional Medina del Campo-Segovia-Villalba.

En 1941, la nacionalización del ferrocarril en España supuso el final de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y el nacimiento de Renfe, que gestionaría la estación hasta el 31 de diciembre de 2004, cuando fue dividida en Renfe Operadora y Adif, siendo esta última la titular de estas instalaciones ferroviarias.

Dentro de los planes de alta velocidad y tras la apertura en diciembre de 2007 de la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid, estaba previsto construir un ramal hasta Medina, que se prolongaría después hacia Zamora y Salamanca. La nueva estación, en cuya construcción el Ministerio invertirá aproximadamente 12 millones de euros, dispondría de local multitienda destinado a cafetería y venta de prensa, aseos con una superficie de 40 metros cuadrados, accesibles a personas con discapacidad, dos dependencias internas de personal de Adif, centro de control y vigilancia de instalaciones de seguridad, prevención de incendios, «punto limpio» para tratamiento de residuos reutilizables producidos en la propia estación, vestuarios y aseos de personal, oficinas, almacenes e instalaciones complementarias.

En diciembre de 2013, se supo que el Ministerio de Fomento había decidido redimensionar a la baja el proyecto aprobado en julio de 2012. Según los nuevos planes el tamaño del edificio debe ser prácticamente

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 12

la «mitad de lo previsto», con un edificio de viajeros de 350 metros cuadrados en una sola planta y con un aparcamiento para 50 vehículos.

Durante la construcción de esta nueva estación, se detecta en los terrenos afectados, la aparición de restos de mercurio y asbesto que paralizaron las obras. El 9 de diciembre de 2015, en la reunión mantenida con el Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Medina del Campo y ante la consulta-propuesta del Ministerio y una vez consensuada la respuesta con la totalidad de los grupos políticos con representación en el Ayuntamiento de Medina del Campo, se acepta entre otros puntos:

— La alternativa de instalar una estación provisional, mientras se llevan a cabo las actuaciones tendentes a corregir esta eventualidad y se ejecuta la estación definitiva.

— Se garantice por parte de Adif del traslado de los viajeros de la estación actual a la provisional y de la provisional a la actual.

— Se estudie el mantenimiento de estos traslados en el futuro una vez esté construida la estación definitiva, al objeto de facilitar a los viajeros la posibilidad de combinar los desplazamientos de los viajeros que lleguen en tren a la actual estación de Medina del Campo con la utilización de la línea de alta velocidad.

La estación provisional se inauguró el 1 de febrero de 2016 con un servicio Alvia entre Madrid-Chamartín y Galicia. La inauguración tuvo lugar con la estación sin terminar, y al no haber edificio de viajeros, la venta de billetes y el control de acceso se realizan en la estación convencional de Medina del Campo, desde donde los viajeros son trasladados mediante un autobús a la de alta velocidad una media hora antes de la salida del tren.

El día 7 de diciembre de 2017, el Ministro de Fomento, don Íñigo de La Serna inauguró la terminal definitiva, entrando en servicio íntegro el día 18 de diciembre. Esta nueva estación se ubica a casi cuatro kilómetros de la estación convencional de Medina del Campo, en la Línea de alta velocidad Madrid-Zamora-Galicia, y en la nueva línea de enlace hacia la línea Medina del Campo-Vilar Formoso. La inversión realizada por Adif Alta Velocidad en esta infraestructura ha sido de 3,5 millones de euros, que se han destinado a la construcción del nuevo edificio de viajeros —de unos 350 metros cuadrados, en planta única—, de la plataforma ferroviaria y los andenes, así como de la urbanización del entorno.

La frustración de los medinenses ha sido mayúscula, manifestada en las Mociones aprobadas por el Pleno Municipal de abril y diciembre de 2017 y expresadas en:

— La reducción abismal de esta nueva infraestructura, pasando de 12 millones a 3,5 millones la inversión prevista.

— La falta total del personal necesario para la información y venta de billetes.

— El número de paradas existentes en la actualidad, pues de los 20 servicios actuales que circulan por ella, solamente tienen parada comercial 10 trenes, el 50 %.

— La falta de conexión para los viajeros que procedentes de líneas de la estación convencional tiene que enlazar para viajar a Galicia y viceversa, separadas ambas por una distancia de 4 kilómetros.

Por todo ello el Grupo Parlamentario presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Mejorar los servicios ferroviarios de Medina del Campo, a través de un acuerdo entre Renfe y el Ayuntamiento de Medina del Campo que incremente los servicios ferroviarios con parada en Medina del Campo. Contemplando que todos los trenes con destino o procedencia a Salamanca, además de los que hacen el servicio Madrid-Zamora-Galicia y sentido inverso, realicen parada con cabotaje de personas viajeras en Medina del Campo.

2. Mantener el servicio de autobús-lanzadera que existía para que comunique la estación convencional con la nueva estación de Alta Velocidad para el traslado de viajeros.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de septiembre de 2019.—**Eva García Sempere**, Diputada.—**Alberto Garzón Espinosa**, Portavoz del Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 13

162/000073

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley para su debate en Pleno, relativa a la consideración del valor de la trashumancia y la inclusión de una ayuda agroambiental específica en la futura PAC.

Exposición de motivos

La trashumancia es más que una práctica de manejo ganadero, o una tradición; hablamos de un sistema cultural, entendido en su más amplio sentido. Integra la gestión ganadera con una sólida base ecológica. Se fundamenta en el aprovechamiento alternativo de la diversidad de pastizales de la Península en el momento óptimo de su producción, optimizando el aprovechamiento de áreas cuya productividad, limitada bien por el clima, o bien por los suelos, no admite aprovechamientos intensivos o continuos en el tiempo. Se sostiene sobre un conjunto de razas autóctonas seleccionadas para este régimen ganadero cuyas características se han conservado a lo largo del tiempo, y un sistema de gestión de los recursos naturales y de interrelaciones culturales, sociales, económicas y biológicas que ha modelado muchos de los paisajes de España y contribuido a su cohesión.

La ganadería tradicional trashumante se encuentra en proceso de abandono de la actividad y con muchas dificultades para el relevo generacional. Si bien es cierto que toda la ganadería extensiva a nivel nacional ha descendido, el descenso para ovino-caprino nacional ha sido de un 24 % en los últimos veinte años (1990-2010); este descenso ha sido del 80 % para la cabaña trashumante de ovino y caprino (Libro Blanco de la Trashumancia en España, MAPA 2011).

A pesar de su difícil situación, el 7 de abril de 2017, la trashumancia fue declarada por el Consejo de Ministros de España «Manifestación Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial». Con esta declaración, se manifiesta el compromiso por parte del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte (denominado así en el momento de la Declaración) de salvaguardar, proteger y difundir el patrimonio cultural inmaterial, cumpliendo así con los principios de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, aprobada por la UNESCO en 2003 y ratificada por España en 2005.

La ganadería extensiva trashumante es la responsable de multitud de servicios ambientales. En concreto: 1) a través de la optimización de la utilización de recursos naturales, mediante el aprovechamiento de tierras marginales, el aprovechamiento de subproductos agrarios de difícil eliminación, la renovación de los pastos y preservación de su buen estado, y la provisión de estiércol con el subsiguiente ahorro en fertilizantes y pesticidas de síntesis; 2) por la lucha contra la pérdida de la biodiversidad a través de la conservación de la funcionalidad ecológica de las Vías Pecuarias, siendo su papel de corredor ecológico su mayor valor, corredores de ecosistemas pascícola y como aporte de conectividad entre espacios protegidos, así como por su aporte a la heterogeneidad, preservando hábitats de alto valor ecológico que dan cobijo a multitud de especies; 3) por su papel en la lucha contra la degradación del suelo y la desertificación, a través de la prevención contra los incendios forestales, al limpiar el monte y controlar la biomasa, protección contra la erosión del suelo mediante el aporte de fertilizante de alta retención de agua y lenta degradación (estiércol), y por su papel en la regulación de recursos hídricos; 4) mediante la mejora de la lucha contra el cambio climático, en su doble vertiente de mitigación (emisiones muy reducidas respecto a cualquier otro tipo de explotación ganadera, pastizales como sumideros de carbono), y adaptación (capacidad de utilizar recursos cambiantes en el espacio y en el tiempo y conservación de ganado autóctono).

Además, la ganadería extensiva genera servicios culturales, sociales, económicos y patrimoniales de alto valor como son: el sostenimiento económico y la fijación de población en el medio rural, el mantenimiento del empleo de pastor, la producción de alimentos diferenciados y de calidad (carne, leche, quesos...) y de otros productos asociados (lana y cuero), y la producción de artesanía asociada a la actividad trashumante. Son además garantía del mantenimiento de la red histórica de cordeles, veredas, cañadas, cabañeras y carrerades; mantiene el patrimonio arquitectónico, infraestructuras y legado cultural en general, y es garantía para la conservación de saberes y buenas prácticas como el adiestramiento y el uso de perros pastores, y conocimientos etnobotánicos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 14

Las razones que justifican su protección y apoyo son obvias, pero el reconocimiento otorgado por parte del Consejo de Ministros debe ir acompañado de medidas concretas que estimulen su mantenimiento como sistema específico de manejo ganadero y territorial. La Política Agrícola Común ofrece el marco adecuado para ello. Por lo tanto, estamos proponiendo el establecimiento de una ayuda específica a la ganadería trashumante dentro de la condicionalidad ambiental y vinculada al pago básico. La medida estaría dirigida a los y las titulares de explotaciones trashumantes. Los datos del Sistema Integral de Trazabilidad Animal (SITRAN) recogen información relativa a los movimientos de las diferentes especies, lo que nos permite identificar su carácter trashumante.

De acuerdo con los datos disponibles, el número de titulares de explotaciones de ovino-caprino que desarrollan movimientos entre CC.AA. sería de 85, y las que desarrollan movimientos internos dentro de la misma Comunidad Autónoma, 1205 explotaciones. De igual forma, el número de titulares de explotaciones de vacuno que desarrollan movimientos entre CC.AA. ascendería a 1159, y las personas titulares de explotaciones que desarrollan movimientos internos en la Comunidad Autónoma alcanzaría la cifra de 5.944. En total estamos hablando de una ayuda dirigida a los 8393 titulares de explotaciones que cumplen una función ambiental y cultural esencial y que, además, su trabajo ha sido reconocido como patrimonio cultural inmaterial por el Consejo de Ministros.

En el marco de la futura reforma de la Política Agrícola Común, esta ayuda podría contemplarse dentro de las ayudas a la condicionalidad ambiental actuales o a los «regímenes voluntarios en favor del clima y del medio ambiente (regímenes ecológicos)» de la futura propuesta. La ayuda recogerá las condiciones que se establezcan en los Reglamentos Comunitarios definitivos, y de acuerdo al Plan Estratégico que se apruebe a nivel estatal. Se trataría de una ayuda directa complementaria por su carácter voluntario, dirigida a las explotaciones ganaderas que desarrollan la trashumancia o movimientos de transtermitancia, puesto que su cumplimiento va más allá de los requisitos de las buenas condiciones ambientales generales.

La propuesta llevará consigo unos requisitos y condiciones para los y las titulares de las explotaciones, que garantizarán que su destino es el apoyo al modelo de ganadería trashumante. Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Defender ante la Comisión Europea y ante el resto de las instituciones comunitarias la inclusión en la futura reforma de la PAC de una ayuda directa vinculada a los regímenes especiales de medio ambiente y clima, dirigida a la ganadería trashumante en coherencia con su consideración como patrimonio cultural inmaterial, y de acuerdo a los siguientes criterios:

- Mantener el cuaderno de explotación y la guía ganadera en la que figure la guía de traslado.
- Realizar la práctica de la gestión tradicional de pastos con desplazamiento estacional del ganado, con el mismo número de animales durante al menos cinco años consecutivos.
- Aportar licencia de pastos.
- Realizar el movimiento del ganado de acuerdo a las prácticas tradicionales de aprovechamiento de forma óptima de los recursos naturales.
- Permanecer fuera de la explotación de origen al menos cuatro meses del año a partir de junio.
- Un traslado de una distancia mínima entre el punto de origen y destino, de al menos 75 km. Cuando la distancia sea inferior, cambiar de pastos en un gradiente latitudinario.
- Reducir la carga ganadera al menos en un 25 % en la explotación de origen, durante el período que dura el aprovechamiento de pastos fuera de la explotación.
- Realizar fertilización orgánica de 30t./250has, en la explotación de destino.
- Mantener una carga ganadera en la zona de destino que no supere 1,4 U.G.M./ha. respecto cargas establecidas.

A la prima correspondiente se le añadirá:

- Un porcentaje de incentivo por kilómetro recorrido cuando el movimiento de ganado se realice a pie por las vías pecuarias.

— Un 20 % de incentivo cuando el pastoreo se realice al menos con un 75 % de razas autóctonas inscritas en los correspondientes registros de variedades del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de septiembre de 2019.—**Eva García Sempere**, Diputada.—**Alberto Garzón Espinosa**, Portavoz del Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

162/000074

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley para su debate ante el Pleno, relativa a la reactivación e impulso definitivo del convenio ferroviario con las Illes Balears para el periodo 2019-2023.

Exposición de motivos

La Comunidad Autónoma de Illes Balears sufre una infrafinanciación histórica que ha impedido dotarla de las infraestructuras necesarias para una movilidad pública sostenible y de calidad. Esta situación se mantiene en el proyecto de PGE para 2019, en los que se prevé que se reciba un 1,2 % de las inversiones territorializadas cuando la Comunidad representa un 2,6 % del PIB y un 2,4 % de la población total. En términos históricos, entre los años 2002 hasta el presente, Balears ha recibido 1920 millones menos que la media española en inversiones de los Presupuestos del Estado.

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

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

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

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

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

Por todo lo expuesto, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a acordar, en el marco del Convenio Ferroviario con el Gobierno de las Illes Balears, la siguiente cantidad plurianual de 480 millones de euros durante el periodo 2019-2023 para desarrollar los proyectos ferroviarios en la isla de Mallorca que permitan un servicio moderno y eficiente, capaz de ser una alternativa real de movilidad pública y de calidad que

reduzca sustancialmente la dependencia del vehículo privado para los desplazamientos y favorezca la lucha contra el cambio climático.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de septiembre de 2019.—**Roser Maestro Moliner, Lucía Muñoz Dalda y Antonia Jover Díaz**, Diputadas.—**Alberto Garzón Espinosa**, Portavoz del Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

162/000075

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Republicano, a instancia del Diputado Jordi Salvador i Duch, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a la derogación de las reformas laborales de recortes de derechos, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

El 10 de febrero se cumplirán siete años de la aprobación por parte del Gobierno del Partido Popular del Real Decreto-ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral. Dicha reforma trastocó de forma y fondo el mercado laboral de este país ya que supuso un recorte en los derechos fundamentales, laborales y sociales de los trabajadores que aún hoy estamos sufriendo.

Los trabajadores vieron cómo disminuyó la indemnización por despido improcedente (se pasó a computar menos días por año, se estableció un límite máximo menor y desapareció el pago de los salarios de tramitación, en la mayoría de los casos), que pasó a ser libre. Este hecho, clave de la reforma, contribuyó a que los trabajadores tuvieran que aceptar rebajas salariales y la realización de jornadas laborales mayores de las contratadas. Además, las causas del despido objetivo quedaron en manos del empresario, quedando el trabajador completamente desamparado.

La reforma incluyó el contrato indefinido de apoyo a los emprendedores, que no dejó de ser un contrato con despido totalmente libre y gratuito durante el primer año de duración. Así como la bajada de las prestaciones por desempleo y las prestaciones en el pago de las deudas salariales del Fondo de Garantía Salarial (FOGASA) de las empresas insolventes y en concurso de acreedores y el debilitamiento sin precedentes de los convenios laborales y la negociación colectiva.

La Reforma Laboral cambió las reglas del juego de manera despiadada dejando a los trabajadores y trabajadoras en absoluta indefensión. Estamos hablando del golpe más duro a la negociación colectiva y a una de las mejores maneras de repartir la riqueza de manera más justa.

Particularmente nocivo para la negociación colectiva han sido:

— Situar el convenio de empresa por encima de todo, que ha supuesto una bajada brutal de las condiciones del trabajo, especialmente en las pequeñas y medianas empresas.

— La ultra actividad a los convenios colectivos, que ha supuesto la creación de dobles y triples escalas salariales y laborales.

— La inaplicación y la ultra flexibilidad facilitada a la empresa con el objetivo de que no se apliquen los convenios sectoriales de manera generalizada.

Previamente, el Gobierno del Estado español liderado por el Partido Socialista Obrero Español aprobó el Real Decreto-ley 10/2010, de 16 de junio, de medidas urgentes para la reforma del mercado de trabajo que abrió la veda a la descualificación y la degradación de las condiciones de trabajo de todos los ciudadanos. Un verdadero fracaso de reforma laboral que abrió la puerta a la posterior y aún más perversa reforma laboral del Partido Popular.

Por un lado, dicha reforma contempló aspectos como la rebaja de los días de indemnización, la incentivación de los despidos objetivos y un drástico abaratamiento del despido. Por otro, la reforma introdujo el conocido Expediente Temporal de Regulación de Empleo (ERTE), que estuvo vigente hasta 2014, así como el despido por absentismo si este superaba el 2,5%.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 17

Por todo lo expuesto y vistos los datos reiterados de precariedad laboral, año tras año por causas que estas reformas han vuelto estructurales, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Adoptar las medidas legislativas necesarias para derogar el Real Decreto Ley 10/2010, de 16 de junio, de medidas urgentes para la reforma del mercado de trabajo y la Ley 35/2010, de 17 de septiembre, de medidas urgentes para la reforma del mercado de trabajo.
2. Adoptar las medidas legislativas necesarias para derogar el Real Decreto-ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral.
3. Iniciar los trámites para recuperar las garantías sociales y laborales existentes previas a las reformas laborales.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de septiembre de 2019.—**Jordi Salvador i Duch**, Diputado.—**Gabriel Rufián Romero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Republicano.

162/000076

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley, para el refuerzo de la Alta Inspección de Educación con el fin de que pueda actuar de forma rápida y eficaz ante cualquier violación de los principios, valores y libertades constitucionales, así como ante el incumplimiento de la normativa básica del Estado, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

El Estado, con todos los instrumentos que la Constitución pone a su disposición, tiene la obligación de mantener un sistema educativo cohesionado al servicio de la sociedad española. Las enseñanzas comunes han de formar parte del currículo, en sus propios términos, a fin de asegurar unos conocimientos compartidos dentro del espíritu constitucional.

Es un objetivo de interés general mantener un sistema educativo vertebrado que asegure una formación común a todos los españoles y garantice el ejercicio, en condiciones de igualdad, de los derechos y libertades reconocidos en la Constitución.

Las discrepancias promovidas por algunas Comunidades Autónomas, tanto en los contenidos de las enseñanzas comunes como en la propia ordenación académica, así como la introducción en el sistema educativo de elementos contrarios a los principios y valores garantizados por la Constitución y por nuestro ordenamiento jurídico, exigen una respuesta proporcionada que garantice la vertebración y cohesión de España.

Es necesario el desarrollo de una normativa básica que impida la fractura del sistema educativo, que refuerce las competencias de la Alta Inspección, y que defina de manera precisa los elementos comunes que deben recoger ineludiblemente los libros de texto.

El fallido Pacto de Estado por la Educación hubiera sido el marco más adecuado para resolver estos problemas. No obstante, dada la urgencia de una respuesta determinante, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, en el ejercicio de las funciones atribuidas a la Alta Inspección y promoviendo las reformas legales que sean necesarias, a:

1. Comprobar que los currículos, así como los libros de texto y demás material didáctico, se adecuan a las enseñanzas comunes en sus propios términos. Asimismo, la Alta Inspección verificará que las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 50

13 de septiembre de 2019

Pág. 18

enseñanzas comunes se imparten con observancia de lo dispuesto en el ordenamiento sobre las materias obligatorias básicas de los respectivos currículos.

2. Velar por el cumplimiento de los derechos lingüísticos de todos los españoles y, en particular, el derecho a recibir la enseñanza en la lengua oficial común del Estado.

3. Verificar que los estudios cursados se adecuan a lo establecido en la legislación del Estado a efectos de la expedición de títulos, académicos y profesionales, válidos en todo el territorio español.

4. Garantizar la neutralidad política e ideológica de los centros docentes —en los términos del artículo 18 de la Ley Orgánica 8/ 1985 del Derecho a la Educación— para garantizar los principios y normas constitucionales, y con el fin de preservarlos como lugares libres de adoctrinamiento.

5. Realizar los requerimientos e inspecciones precisos en los centros educativos de todo el territorio español, con el fin de valorar las decisiones que las Administraciones autonómicas hayan podido adoptar, y dotando a la Alta Inspección de capacidad sancionadora cuando se vulnere el ordenamiento jurídico-constitucional.

6. Supervisar los libros de texto y otros materiales curriculares dentro del proceso ordinario de inspección. Un eventual resultado negativo de esa supervisión debe tener efectos administrativos sobre la correspondiente edición.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de septiembre de 2019.—**María del Carmen González Guinda y María Sandra Moneo Díez**, Diputadas.—**Cayetana Álvarez de Toledo Peralta-Ramos**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

cve: BOCG-13-D-50