



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

17 de noviembre de 2020

Núm. 180

Pág. 1

ÍNDICE

Página

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY

Comisión Constitucional

- 161/001664** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario VOX, relativa al deber del Gobierno de respetar el principio de división de poderes 5

Comisión de Asuntos Exteriores

- 161/001643** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre defensa y promoción de la garantía del ejercicio de los derechos humanos por los pueblos indígenas y tribales 9
- 161/001670** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre defensa y promoción internacional de los derechos de la infancia ante los retos que agudizan la pandemia global en el mundo 11
- 161/001674** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al esclarecimiento de la muerte del ciudadano español Diego Bello Lafuente en la isla filipina de Siargao 14

Comisión de Defensa

- 161/001645** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre medidas en el ámbito de Defensa dentro del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 15

Comisión de Interior

- 161/001647** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario VOX, relativa a reforzar los sistemas de vigilancia y respuesta en virtud de la invasión de inmigración ilegal que sufre el Reino de España 16

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

- 161/001658** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a medidas previas a la inclusión de un programa de rehabilitación sostenible de la edificación en el Plan Nacional de Recuperación y Resiliencia 19
- 161/001666** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Plural, relativa a la modernización de la conexión ferroviaria entre Vigo y Porto y su consideración como proyecto estratégico y prioritario para la reactivación postcovid 21

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 2

161/001667	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Plural, sobre la conexión ferroviaria de Alta Velocidad del Eje Atlántico Ferrol-A Coruña-Vigo-Porto-Lisboa	22
------------	---	----

Comisión de Industria, Comercio y Turismo

161/001649	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al fortalecimiento y la sostenibilidad de la cadena y la red de valor asociada a la movilidad eléctrica	24
------------	--	----

161/001653	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Plural, por la que se insta al Gobierno a adoptar de inmediato un calendario para la intervención pública de Alcoa	36
------------	--	----

161/001654	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la implantación urgente de medidas de prevención y control sanitario homogéneas y eficientes en los puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias que favorezcan la restauración de la conectividad y la movilidad internacional, y el restablecimiento de la confianza y la seguridad de los viajeros	37
------------	--	----

161/001663	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la recuperación, transformación y resiliencia del sector industrial en España	39
------------	--	----

Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

161/001648	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario VOX, por la que se insta al Gobierno a la defensa y promoción del sector circense	41
------------	---	----

161/001660	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa al proyecto de Real Decreto por el que se establecen normas para la nutrición sostenible en los suelos agrarios, y a las irreversibles consecuencias para miles de explotaciones agroganaderas derivadas de su aplicación	43
------------	---	----

161/001665	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario VOX, relativa a la elaboración de un Plan Nacional de Regadíos que contemple su mejora y modernización	45
------------	--	----

Comisión de Política Territorial y Función Pública

161/001656	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la evaluación de las políticas públicas	49
------------	---	----

161/001657	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la reactivación del Pacto Antitransfuguismo	50
------------	---	----

161/001673	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el desarrollo reglamentario de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno	51
------------	---	----

Comisión de Asuntos Económicos y Transformación Digital

161/001651	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir el Corredor Ferroviario de la Costa del Sol entre los proyectos con cargo a los fondos Next Generation EU	52
------------	--	----

Comisión de Sanidad y Consumo

161/001642	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la promoción de la Red de Escuelas de Salud para la Ciudadanía	54
------------	--	----

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 3

161/001646 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre la adopción de las recomendaciones de las sociedades científicas españolas para la elaboración de un Plan Nacional para combatir la segunda ola de la COVID-19 55

161/001655 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre la mejora de la calidad de vida de pacientes en riesgo de desnutrición asociada a la enfermedad 57

Comisión de Cooperación Internacional para el Desarrollo

161/001668 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la promoción de la democracia y el Estado de Derecho en el ámbito de la Cooperación Internacional 58

161/001672 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, sobre ayuda humanitaria a la población civil de Nagorno-Karabaj (Artsaj) 59

Comisión de Igualdad

161/001650 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al fomento del emprendimiento de las mujeres en Start-Ups ... 60

161/001662 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario VOX, sobre la gestación subrogada 61

161/001671 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Plural, relativa a garantizar la no discriminación en el acceso de supervivientes de violencia machista a servicios públicos 66

Comisión de Seguimiento y Evaluación de los Acuerdos del Pacto de Estado en materia de Violencia de Género

161/001652 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre medidas relativas a la Orden Europea de Protección de Víctimas 67

161/001669 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el desarrollo de las Unidades de Valoración Forense Integral 68

Comisión sobre Seguridad Vial

161/001644 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre llevar a cabo el diseño y creación de una señal de zona de bajas emisiones, así como su incorporación en el Catálogo oficial de señales de circulación 70

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

181/000617 Pregunta formulada por la Diputada doña Carmen Riobos Regadera (GP), sobre fecha prevista para presentar el «Estudio Informativo del Proyecto línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Madrid-Oropesa» 71

Comisión de Trabajo, Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

181/000612 Pregunta formulada por el Diputado don Alberto Rodríguez Rodríguez (GCUP-EC-GC), sobre número de contratos de falsos autónomos transformados en contratos laborales como consecuencia de actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en los últimos seis meses 71

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 4

181/000613	Pregunta formulada por el Diputado don Alberto Rodríguez Rodríguez (GCUP-EC-GC), sobre cantidades de cotizaciones recaudadas como consecuencia de la conversión de contratos de falsos autónomos en contratos laborales a raíz de las actuaciones de la Inspección de Trabajo en los últimos seis meses	71
181/000614	Pregunta formulada por el Diputado don Alberto Rodríguez Rodríguez (GCUP-EC-GC), sobre medidas adoptadas para dar cumplimiento efectivo a lo dispuesto en el Real Decreto-ley 28/2020 sobre teletrabajo, así como medidas que se prevén adoptar en el futuro	72
181/000615	Pregunta formulada por el Diputado don Alberto Rodríguez Rodríguez (GCUP-EC-GC), sobre número de actuaciones de la Inspección de Trabajo para controlar el cumplimiento del Real Decreto-ley 8/2019 que introducía el apartado 9 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores referente al control horario de la jornada de trabajo, así como de horas extra fraudulentas que se han evitado con los nuevos sistemas	72
181/000616	Pregunta formulada por el Diputado don Alberto Rodríguez Rodríguez (GCUP-EC-GC), sobre número de actuaciones de la Inspección de Trabajo para controlar los ERTE fraudulentos en empresas que continúan con su actividad, y número de sanciones impuestas, así como de actuaciones de la Inspección de Trabajo para controlar los abusos laborales sobre trabajadores incluidos en ERTE obligados a trabajar a jornada completa a pesar de tener el contrato suspendido o la jornada reducida	73

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA

184/027285	Autor: Matute García de Jalón, Oskar. Terrenos de las antiguas explotaciones mineras que son propiedad del Estado por ser de titularidad de Abra Industrial, AHV, AGRUMINSA, Franco Belga de Minas de Somorrostro, Orconera o SEPI en los municipios de Trapagaran, Ortuella y Abanto-Zierbena; delimitación de la «zona de incidencia» o protección de la «corta» de Gallarta e incidencia en las parcelas de su entorno; previsión y razón para no tramitar la finalización de la explotación minera ante la Dirección de Minas del Gobierno autonómico, y número de ventas o permutas de terrenos de las antiguas minas realizadas a través de Abra Industrial	73
-------------------	--	----

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, 11 de noviembre de 2020.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Comisión Constitucional

161/001664

A la Mesa del Congreso de los Diputados

D.^a Macarena Olona Choclán, D. José María Sánchez García, D. Francisco Contreras Peláez, D. Ignacio Gil Lázaro, D.^a Teresa López Álvarez y D. Carlos José Zambrano García-Ráez, en sus respectivas condiciones de Portavoz Adjunta y Diputados del Grupo Parlamentario VOX (GPVOX), al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, formulan la siguiente Proposición no de Ley relativa al deber del Gobierno de respetar el principio de división de poderes, para su discusión en la Comisión Constitucional.

Exposición de motivos

Primero. La división de poderes, origen doctrinal y carácter esencial en un estado democrático.

Constituye un aserto de la ciencia política clásica que cualquier Estado lo integran tres poderes diferenciados, y así lo aseveraba Aristóteles en el s. IV a.C.:

«En todas las constituciones hay tres elementos sobre los cuales debe meditar el buen legislador lo conveniente para cada régimen. Si esos elementos están bien establecidos, necesariamente también lo está el régimen.(...) Una cuestión es cuál es el que delibera sobre los asuntos de la comunidad; la segunda es referente a las magistraturas, (...) y la tercera es la administración de la justicia»¹.

Montesquieu aquilató siglos después la tesis aristotélica, incidiendo en mayor medida que el Estagirita en los perjuicios que pueden derivarse de la injerencia de unos poderes en otros:

«Hay en todos los Estados tres especies de poder (...). Cuando el poder legislativo y el ejecutivo se reúnen en la misma persona o el mismo cuerpo de magistrados, no hay libertad, porque puede temerse que el monarca o el tirano haga leyes tiránicas para ejecutarlas tiránicamente. No hay tampoco libertad si el poder judicial no está separado del legislativo y el ejecutivo. Si está unido a la potestad legislativa, el poder de decidir sobre la vida y la libertad de los ciudadanos será arbitrario, porque el juez será al mismo tiempo legislador; si está unido al poder ejecutivo, el juez tendrá en su mano la fuerza de un opresor»².

La Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789 recogió, en continuidad con la doctrina montesquiana, que

«una sociedad en la que no esté establecida la garantía de los Derechos, ni determinada la separación de los Poderes, carece de Constitución» (artículo 16).

¹ ARISTÓTELES, *Política*, Libro IV, n.º 14, Edición de la Biblioteca Clásica Credos, Madrid, 1988, p. 260.

² MONTESQUIEU, *El espíritu de las leyes*, Capítulo VI, Edición de la Biblioteca de Derecho y Ciencias Sociales, Madrid, 1906, p. 227.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 6

Segundo. Fundamento legal de la división de poderes en España.

La Constitución Española («CE») asumió como propio el pensamiento político antedicho y, en consecuencia, consagró que España «se constituye en un Estado (...) democrático» (artículo 1.1) fundamentado sobre un sistema de división de poderes: ejecutivo (título IV), legislativo (título III) y judicial (título VI).

Partiendo del marco constitucional expuesto, numerosas normas de diverso rango regulan la existencia, composición y funcionamiento de las instituciones que integran cada uno de los tres poderes.

Tercero. Desprecio del Gobierno hacia el principio de división de poderes.

Expuestos, en el plano teórico, tanto la conveniencia del respeto de la división de poderes para el funcionamiento del sistema político como su fundamento legal en nuestro país, lo cierto es que se observa en la práctica un perseverante y creciente desprecio del Gobierno hacia el principio de división de poderes. Nos referiremos a él haciendo especial mención a tres conductas perpetradas por el Ejecutivo: el intento de una mayor politización del Consejo General del Poder Judicial («CGPJ»), la intromisión en la debida independencia del Ministerio Fiscal y la obstaculización de la participación de la Casa Real en actos públicos meramente protocolarios.

1. Injerencia del Gobierno en el CGPJ.

Una primera y elocuente muestra de la injerencia del Ejecutivo en el poder judicial es la reciente proposición de ley orgánica de reforma de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial («LOPJ»), promovida por los partidos que sustentan el Gobierno de coalición —PSOE y Podemos—.

La referida iniciativa, de dudosa constitucionalidad, tiene por objeto aumentar la intervención de los partidos políticos en la elección de vocales del CGPJ a través del incremento de la participación de las cámaras legislativas en dicho proceso. Concretamente, pretende rebajar la actual mayoría cualificada de tres quintos, ordenada por la Constitución para la elección de los vocales del CGPJ efectuada por el Parlamento, a mayoría absoluta. Todo ello con el no disfrazado objetivo de borrar definitivamente la imprescindible separación entre los poderes ejecutivo y judicial, haciendo al órgano de gobierno de los jueces preso de los dictados de la mayoría de Gobierno, por exigua que esta sea.

La proposición, que ha cosechado amplias críticas, persiste en el incumplimiento de las medidas reiteradas desde 1999 por el Grupo de Estados contra la Corrupción («GRECO») perteneciente al Consejo de Europa. Así, en la Recomendación V de su informe de 2019, relativa a «la necesidad de eliminar la elección del turno judicial por parte de los políticos», afirmaba esta institución lo siguiente:

«En el momento de la visita de evaluación, en 2013, el GRECO destacó que cuando las estructuras de gobierno del Poder judicial no se perciben como imparciales e independientes, esto tiene un impacto inmediato y negativo en la prevención de la corrupción y en la confianza del público en la equidad y eficacia del sistema jurídico del país. Seis años después, la situación es la misma y, por tanto, la recomendación V no puede considerarse cumplida. El GRECO reitera su opinión de que las autoridades políticas no deben participar, en ningún momento, en el proceso de selección del turno judicial»³.

El 30 de septiembre de 2020, la Comisión Europea —encargada de velar por la aplicación de los Tratados europeos ex artículo 17 del Tratado de la Unión Europea—, volvió a traer a colación las recomendaciones del GRECO, poniendo el acento en la importancia de respetar la independencia judicial en lo relativo a la reforma del CGPJ:

«El Consejo de Europa ha señalado que estos hechos confirman la importancia de velar por que el Consejo [CGPJ] no sea percibido como una institución expuesta a influencia política»⁴.

Según revelan numerosas fuentes periodísticas, el propio presidente del GRECO (Marin Mrcêla), al conocer la proposición de ley orgánica que el PSOE y Podemos registraron en el Congreso de los

³ GRECO, *Cuarta ronda de evaluación. Prevención de la corrupción respecto de miembros de Parlamentos nacionales, jueces y fiscales*, Estrasburgo, 17-21 junio 2019, Recomendación V, números 34-36. Acceso en línea: <https://rm.coe.int/cuarta-ronda-de-evaluacion-prevencion-de-la-corrupcion-respecto-demie/168098c68e>.

⁴ COMISIÓN EUROPEA, *Informe sobre el Estado de Derecho en 2020*, p. Acceso en línea: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/es_rol_country_chapter_es.pdf.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 7

Diputados el 13 de octubre de 2020, se dirigió por carta al ministro de Justicia para advertirle de que la iniciativa legislativa no respetaba las recomendaciones efectuadas por el Consejo de Europa⁵.

En resumen, la separación de poderes en España está en entredicho incluso en el panorama internacional. Ello también se infiere del contenido de las sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea («TJUE») de 10 de noviembre de 2016 y 24 de junio de 2019.

Sin embargo, los partidos proponentes de la iniciativa (que, como hemos señalado, son quienes gobiernan en coalición), perseveran en el empeño de su tramitación a pesar de que el posicionamiento de las autoridades europeas al respecto es claro. Se hace patente, así, su indiferencia respecto de la independencia de que ha de estar revestida la Justicia, por definición y por configuración legal.

2. Injerencia del Gobierno en el Ministerio Fiscal.

Un segundo ejemplo de injerencia y parcialidad del Gobierno es el asalto al Ministerio Fiscal, claro envite al Poder Judicial dentro del cual se encuentra integrado y cuya independencia está llamado a proteger.

«La Fiscalía, ¿de quién depende? ¿De quién depende? Sí, sí, depende del Gobierno». «Pues ya está».

En tales términos se pronunciaba, literalmente, don Pedro Sánchez Pérez-Castejón en el curso de una entrevista concedida apenas unos días antes de las elecciones generales de noviembre de 2019. Y, con ello, mostraba su más absoluto desprecio hacia nuestra Democracia representativa.

Una vez electo presidente del Gobierno, el nombramiento de doña Dolores Delgado García como Fiscal General del Estado, quien hasta el día anterior fungía como Ministra socialista de Justicia, otorgó al Ejecutivo un control de este poder desde su mismo corazón y, como así se ha evidenciado con posterioridad, una garantía de impunidad en su acción.

Si el pasado mes de mayo la Fiscal General afirmaba en una entrevista que se iba a «investigar todo» sobre la gestión de la pandemia porque «las víctimas son una prioridad», el pasado 14 de septiembre el Ministerio público proponía al Tribunal Supremo la inadmisión de plano de las 51 querellas interpuestas contra el Gobierno presidido por el señor Sánchez Pérez-Castejón por su gestión criminal.

No podemos olvidar que la independencia del Ministerio Fiscal viene exigida por los artículos 124.2 CE y segundo.uno de la Ley 50/1981, de 30 de diciembre, por la que se regula el Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal («EOMF»):

«El Ministerio Fiscal ejerce sus funciones por medio de órganos propios conforme a los principios de unidad de actuación y dependencia jerárquica y con sujeción, en todo caso, a los de legalidad e imparcialidad».

«El Ministerio Fiscal, integrado con autonomía funcional en el Poder Judicial, ejerce su misión por medio de órganos propios, conforme a los principios de unidad de actuación y dependencia jerárquica y con sujeción, en todo caso, a los de legalidad e imparcialidad».

Esta institución debe, pues, velar debidamente por que la función jurisdiccional se ejerza eficazmente conforme a las leyes, defender la independencia de los jueces y Tribunales y custodiar el respeto de las instituciones constitucionales y de los derechos fundamentales y libertades públicas (artículos tercero.1 y tercero.2 EOMF).

El cumplimiento de las referidas disposiciones ha sido truncado por el Gobierno al nombrar como fiscal general a una exministra socialista que ha primado los intereses de su partido sobre la independencia a que la ley le obliga para el correcto desempeño de sus funciones. He aquí otra de tantas evidencias de la injerencia que el Ejecutivo está llevando a cabo en el poder Judicial.

3. Injerencia del Gobierno en el papel arbitral y moderador de la Corona e intentos de denostar la institución de la Monarquía.

Por último, no menos grave es el ataque que el Gobierno está haciendo a la institución de la Monarquía.

⁵ Ver, entre otras, <https://www.eleconomista.es/politica/noticias/10839611/10/20/El-Consejo-de-Europa-advierte-a-Espana-que-su-reforma-del-CGPJ-se-aparta-de-las-normas-europeas.html> o <https://www.elconfidencialdigital.com/content/print/asociaciones-judiciales-alinean-greco-exigengobienoparlamentoreformaadecueuropa/20201021164128176134>.

Tal propósito se está llevando a cabo, en primer lugar, bajo la forma del control de la actividad del jefe del Estado, hasta el punto de impedir, v. gr., que participe en actos protocolarios por motivos partidistas o intereses políticos deshonestos. Así ha ocurrido en el acto de entrega de despachos a los nuevos jueces de la XLIX promoción, que tuvo lugar en la Escuela Judicial de Barcelona el pasado 25 de septiembre⁶.

Aunque inicialmente se adujeron falsas razones de seguridad para justificar la inasistencia de S. M. el Rey don Felipe VI para presidir dicho acto, la herramienta real que el Gobierno utilizó para evitar su presencia fue negarle el refrendo ministerial tácito o implícito que la naturaleza del asunto requería⁷. La figura jurídica del refrendo, regulada en los artículos 56.3 y 64 CE, tiene como fundamento «el carácter intangible de la Jefatura del Estado, gracias al cual el Rey simboliza, modera y arbitra, pero no asume decisiones, sino que se limita, con su firma, a perfeccionar determinados actos políticos de gobierno convirtiéndolos en actos de Estado»⁸.

A pesar de haber manifestado el Rey al presidente del CGPJ su deseo de presidir tan solemne acontecimiento, no pudo hacerlo porque le fue negado el necesario refrendo ministerial y, con ello, la posibilidad de asistir en su condición de Jefe de Estado.

El análisis de lo acontecido es evidente: el interés del Ejecutivo por dar gusto al movimiento secesionista catalán, que no habría visto con buenos ojos la presencia del Monarca, prevaleció (i) sobre la independencia política esperable en un evento organizado por y para los jueces; (ii) sobre la más coherente interpretación del artículo 117 CE —que establece que la Justicia se administra en nombre del Rey—, en cuya virtud se esperaría que fuese precisamente aquel quien presidiese el acto; y (iii) sobre la tradición, toda vez que la Casa Real ha venido desempeñando este cometido desde hace veinte años.

Por otro lado, la institución de la Monarquía está siendo denostada a través de ataques sistemáticos a la Corona cometidos por parte de miembros del Ejecutivo. Tales acciones inciden en la «crisis constituyente» reconocida por el mismo ministro de Justicia en sede parlamentaria el pasado 10 de junio, y que este Gobierno social comunista está provocando de forma intencionada. En este sentido, los señores Iglesias Turrión y Garzón Espinosa, publicaban respectivamente el pasado 25 de septiembre, los siguientes mensajes en sus redes sociales:

«Respeto institucional significa neutralidad política de la Jefatura del Estado, renovación de los órganos judiciales en tiempo y forma, actuaciones de la fuerza pública proporcionales».

«La posición de una Monarquía hereditaria que maniobra contra el Gobierno democráticamente elegido, incumpliendo de ese modo la Constitución que impone su neutralidad, mientras es aplaudida por la extrema derecha, es sencillamente insostenible».

Cuarto. Conclusión.

En síntesis, se observa que cada vez son más los casos de injerencias del Gobierno tanto en los poderes legislativo y judicial como en la función moderadora de la Corona española. Dicho en otros términos, es claro que el actual Gobierno social comunista no tiene un proyecto de país: tiene un proyecto de poder. Y ese proyecto pasa por imponer en España un cambio de Régimen que exige someter —y neutralizar— los poderes que están llamados a frenar y a contrapesar al Ejecutivo.

Esta preocupante situación ha de atajarse de inmediato, pues solo así podrá preservarse el correcto funcionamiento de nuestro sistema democrático.

En atención a lo expuesto, el Grupo Parlamentario VOX presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que respete la división de poderes, principio cardinal del orden constitucional vigente, sin injerirse o pretender injerirse en la independencia del poder

⁶ <https://www.eleconomista.es/legislacion/noticias/10789114/09/20/Moncloa-impide-al-Rey-asistir-a-la-entrega-de-despachos-de-los-jueces-y-la-judicatura-estalla-Es-muy-preocupante.html>.

⁷ Así lo han afirmado medios de todo tipo. Entre ellos, RTVE: <https://www.rtve.es/noticias/20200923/gobierno-no-autorizo-presencia-del-rey-entrega-despachos/2042882.shtml>.

⁸ https://app.congreso.es/consti/constitucion/indice/imprimir/sinopsis_pr.jsp?art=64&tipo=2.

Por lo que respecta a la mención que la Carta Magna hace del «papel moderador o arbitral» de la Corona española, tiene su origen en la teoría de Benjamín Constant y ha sido ejemplarmente puesta en práctica en ocasiones de tal relieve como la crisis secesionista de Cataluña, el 3 de octubre de 2017, ante la dejación de funciones del Gobierno del PP presidido por don Mariano Rajoy Brey.

judicial, sin actuar en contra de la imparcialidad del Ministerio Fiscal y sin violentar el poder moderador y arbitral de la Corona.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de noviembre de 2020.—**Ignacio Gil Lázaro, María Teresa López Álvarez, Carlos José Zambrano García-Ráez, José María Sánchez García y Francisco José Contreras Peláez**, Diputados.—**Macarena Olona Choclán**, Portavoz del Grupo Parlamentario VOX.

Comisión de Asuntos Exteriores

161/001643

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Socialista, de conformidad con el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre Defensa y Promoción de la Garantía del Ejercicio de los Derechos Humanos por los Pueblos Indígenas y Tribales, para su debate en la Comisión de Asuntos Exteriores.

Exposición de motivos

El pasado 9 de agosto conmemoramos el Día Internacional de los Pueblos Indígenas, efeméride establecida por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1994. Hoy, en todo el mundo, existen al menos 5 000 grupos indígenas y tribales compuestos por 370 millones de personas que constituyen, de acuerdo con Amnistía Internacional, alrededor de un tercio de las 900 millones de personas que han sido condenadas a vivir en extrema pobreza tanto en las zonas rurales como en las áreas urbanas del mundo.

Reconociendo su gran diversidad, los pueblos indígenas y tribales, actuando como «guardianes, «custodios» o «veladores» de los territorios y hábitats para la siguiente generación, suelen compartir un valor clave: la estrecha relación entre su identidad, su estilo de vida y su territorio o hábitat. Perderlo implica perder su identidad y verse desposeídas y desposeídos de su soberanía y de los medios que posibilitan su vida.

Excluidas y excluidos de los procesos de toma de decisión de sus propios territorios, hábitats y sistemas de vida, hablamos de personas que han sido y siguen siendo, en muchos casos, marginadas, explotadas y sometidas a represión, tortura y asesinato cuando alzan la voz en defensa de sus derechos, a menudo con el apoyo cómplice de los Estados y de múltiples Grupos de Interés públicos y privados. De este modo, la ciudadanía que compone los pueblos originarios de muchos países, ven como sus leyes, valores, costumbres y hábitats son erosionados pese a contribuir a la diversidad cultural, a la cooperación y comprensión intercultural de la humanidad y a la sostenibilidad ambiental del planeta.

A fin de suplir aquello, y reconociendo la urgente necesidad de defender y promover los derechos intrínsecos de los pueblos indígenas y tribales, el 13 de septiembre de 2007 se aprobó la Declaración sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas de la ONU con 144 votos a favor, 4 países en contra y 11 abstenciones. Dicha Declaración ratifica los derechos de los pueblos indígenas y blinda su propia identidad, cultura, idioma, empleo, salud y educación, pero, sobre todo, marca un punto de inflexión ofreciendo un marco compartido a través del cual mejorar situaciones concretas que colisionen entre las políticas de los Estado, los Grupos de Interés públicos y privados nacionales e internacionales y los derechos de los pueblos originarios.

Por su parte, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) aprobó el principal instrumento para la defensa de los derechos de los pueblos indígenas: el Convenio n.º 169, cuya fuerza radica en dos postulados básicos: el derecho de los pueblos indígenas y tribales a mantener y fortalecer sus culturas, formas de vida e instituciones propias (1), y su derecho a participar en las decisiones que les afectan (2).

Actualmente únicamente 23 Estados, entre ellos España, han ratificado el Convenio comprometiéndose a tomar medidas a favor de los pueblos originarios y tomando como fines (artículo 2):

1. Asegurar a los miembros de dichos pueblos gozar, en pie de igualdad, de los derechos y oportunidades que la legislación nacional otorga a los demás miembros de la población.

2. Promover la plena efectividad de los derechos sociales, económicos y culturales de esos pueblos, respetando su identidad social y cultural, sus costumbres y tradiciones, y sus instituciones.

3. Ayudar a los miembros de los pueblos interesados a eliminar las diferencias socioeconómicas que puedan existir entre los miembros indígenas y los demás miembros de la comunidad nacional, de una manera compatible con sus aspiraciones y formas de vida.

Recientemente, el 25 de septiembre del pasado año 2019, el Parlamento Centroamericano, «considerando que los Pueblos Indígenas y Afrodescendientes son víctimas de manifestaciones de racismo y discriminación racial estructural; que tienen los más bajos indicadores de desarrollo humano, viven en situaciones de pobreza, extrema pobreza, desnutrición infantil y desigualdad social», promulgó la Declaración sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas y Afrodescendientes de Centroamérica, Ístmica e Insular (AP/1397-310/2019), en la que instan en modo imperativo a superar tales realidades «para fortalecer la paz, la democracia, el desarrollo sostenible y la tolerancia a la diversidad social y cultural».

Asimismo, y partiendo del «Informe del Grupo Interinstitucional y de Expertos sobre los Indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible» de Naciones Unidas, los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y sus respectivas metas profundizan en la vertebración de los derechos y el bienestar de los pueblos indígenas y tribales: 156 de las 169 metas están estrechamente relacionadas con los derechos humanos, al tiempo que 73 de estas metas están vinculadas, de forma significativa, con la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas y el Convenio n.º 169 de la OIT. Con la promesa de «no dejar a nadie atrás» y como consecuencia de la participación activa de los pueblos indígenas y tribales en los procesos que dieron como resultado la Agenda 2030, la misma refiere explícitamente a los asuntos relacionados con el desarrollo de sus pueblos y se fundamenta en los principios de universalidad, derechos humanos, igualdad, acceso a la justicia y sostenibilidad ambiental. A su vez, la Agenda 2030 ordena convocar a los pueblos originarios a participar activamente en la implementación de los ODS y en el seguimiento y la revisión de los mismos a nivel nacional e internacional.

Aún y habida cuenta de estas herramientas jurídicas a nivel internacional, los territorios en las que habitan los pueblos originarios siguen siendo apropiados, vendidos, alquilados, saqueados y contaminados por Gobiernos y Grupos de Interés públicos y privados nacionales e internacionales que amenazan la conservación de los ecosistemas y las formas de vida de estos pueblos que, según datos de la ONU, constituyen algo menos del 5% de la población mundial y, sin embargo, salvaguardan el 80% de la biodiversidad del mundo.

Así, en la implantación de este modelo de desarrollo desigual, excluyente y neocolonial que expolia a los pueblos originarios de sus territorios para incorporarlos a sistemas productivos precarios y que equipara la identidad indígena y sus costumbres con pobreza extrema, ignorancia, subdesarrollo, e incluso violencia y terrorismo, las mujeres y niñas indígenas y las y los defensores de derechos humanos de los pueblos originarios ven agravada la vulneración de sus derechos en términos dramáticos.

En primer lugar y fruto de la creciente inseguridad, del expolio de sus medios de vida y de la destrucción de sus hábitats, muchas mujeres indígenas se ven obligadas a huir y buscar trabajo en la economía informal asumiendo el trabajo agrícola asalariado en las zonas rurales o el trabajo doméstico en las zonas urbanas. Según el informe «Los pueblos indígenas y el cambio climático» de la OIT, la emergencia climática amenaza con profundizar en la situación de vulnerabilidad de muchas mujeres indígenas que, al tiempo que soportan simultáneamente la carga de generar ingresos, realizar las actividades tradicionales y ocuparse de las tareas del hogar, sufren una mayor exposición a situaciones de marginación, exclusión social y económica, discriminación y concentración en ocupaciones propensas a condiciones de trabajo precarias, explotación y violaciones de derechos laborales, marginación y violencia de género.

Por su parte, y de acuerdo con Amnistía Internacional, son cientos los casos de activistas por los derechos de los pueblos indígenas que se han visto sometidas y sometidos a montajes policiales, pruebas y declaraciones falsas con testigos encubiertos, y a los que se les ha negado la aplicación de sanciones alternativas acordes a sus sistemas normativos, como se establece en los artículos 8, 9 y 10 del Convenio n.º 169 de la OIT.

Por último, la emergencia sanitaria ocasionada por la propagación de la COVID-19 ha venido a agravar las dificultades de las poblaciones indígenas y tribales. De acuerdo con el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de Naciones Unidas, además de la pobreza y el estado de salud subyacente,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 11

muchos pueblos originarios viven en comunidades aisladas o remotas donde los servicios de atención sanitarios son difíciles de alcanzar o simplemente no existen.

La gravedad global de esta situación interpela a la comunidad internacional a blindar y garantizar el ejercicio de los instrumentos del derecho internacional, a fin de frenar las violaciones de derechos humanos que Gobiernos y empresas multinacionales cometen contra los pueblos indígenas y, del mismo modo, urge al Gobierno de España a trabajar por la promoción internacional de los derechos de los pueblos originarios garantizando su incorporación a los nuevos retos y compromisos globales que apunta la Agenda 2030.

Por todo ello el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Apremiar en las Organizaciones Internacionales a la ratificación del Convenio n.º 169 de la OIT, sobre Pueblos Indígenas y Tribales.

2. Promover en el marco del buen hacer de la diplomacia del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, un diálogo con sus homólogos latinoamericanos orientado a conseguir una mayor implicación, promoción y compromiso con los derechos humanos individuales y colectivos de los pueblos originarios.

3. Garantizar que en los futuros Acuerdos Internacionales escritos con Estados con poblaciones indígenas y tribales de los que España forme parte, se promueva el cumplimiento de los fines expuestos en los artículos 2, 6, 7, 8, 9 y 10 del Convenio n.º 169 de la OIT, sobre Pueblos Indígenas y Tribales.

4. Instar a la Comunidad Internacional a la implementación efectiva de la Agenda 2030 mediante el respeto íntegro de los derechos individuales y colectivos de los pueblos originarios reconocidos en la Declaración de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 13 de septiembre de 2007, fomentando su participación en la ejecución, seguimiento y revisión de los ODS, y garantizando la visibilidad de sus realidades mediante indicadores comunitarios en las estadísticas nacionales.

5. Impulsar en las Organizaciones y Organismos Internacionales la promoción de políticas con perspectiva de género que pongan fin a todas las formas de discriminación, exclusión y violencia contra las mujeres y niñas indígenas, promoviendo su empoderamiento y asegurando su participación plena, efectiva y en igualdad de oportunidades en todos los niveles decisorios de la vida política, económica y pública, en cumplimiento del ODS n.º 5 "Igualdad de Género".

6. Garantizar, durante la emergencia sanitaria, la plena movilización y reorientación de recursos e instrumentos, adoptando medidas específicas para la incorporación de los enfoques diferenciales y de derechos, tal y como se establece en la Estrategia de la Cooperación Española con los Pueblos Indígenas (ECEPI). En este marco, considerar la posibilidad de establecer un fondo de acción humanitaria por las vías que se consideren más oportunas (convocatoria pública específica, o cualquiera de las otras líneas de acción contempladas en la Estrategia de Respuesta Conjunta de la Cooperación Española a la Crisis del COVID-19) así como proyectos de cooperación post-COVID-19, dirigidos específicamente a los pueblos originarios, que apoyen los medios de vida tradicionales de sus economías y el sustento de sus comunidades.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de octubre de 2020.—**Héctor Gómez Hernández, María Olga Alonso Suárez, Arnau Ramírez Carner, Pau Marí Klose, Noemí Villagrasa Quero y María Guijarro Ceballos**, Diputados.—**Ana Belén Fernández Casero y Rafael Simancas Simancas**, Portavoces del Grupo Parlamento Socialista.

161/001670

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Socialista, de conformidad con el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre Defensa y Promoción Internacional de los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 12

Derechos de la Infancia ante los retos que agudiza la pandemia global en el mundo, para su debate en la Comisión de Asuntos Exteriores.

Exposición de motivos

El 20 de noviembre celebramos el Día Internacional de la infancia en conmemoración de la fecha en la que la Asamblea General de Naciones Unidas aprobó la Declaración de los Derechos de la Infancia en 1959 que, desde 1989 y en forma de Convención, obliga a los Estados firmantes a actuar y velar en el mejor interés de las niñas y niños, promover su bienestar y garantizar sus derechos humanos independientemente del lugar del mundo en el que hayan nacido. Siendo el Tratado internacional en vigencia con un mayor número de firmantes, las observaciones que realiza periódicamente el Comité a los países que han suscrito el Convenio desempeñan un papel de primer orden como diagnóstico de la situación de la infancia en el mundo y como hoja de ruta para la acción pública de los Estados.

Queda mucho por hacer en el ámbito de la protección de los derechos de la infancia, pero gracias a instrumentos tan poderosos como la Convención, la comunidad internacional sigue su paso por un camino que no está exento de dificultades y perturbaciones. Una de las más importantes es, desde comienzos de año, la propagación global del virus SARS-CoV-2. En este sentido, y de acuerdo con organizaciones tales como UNICEF o Save the Children, la pandemia de la COVID-19 ha venido agravando situaciones de vulnerabilidad en las que se encontraban muchas niñas y niños, y amenazado los avances alcanzados en los últimos años en la protección de sus derechos.

Por lo pronto, UNICEF ha denunciado que en las regiones más empobrecidas del mundo, las niñas y niños que precisan de servicios esenciales, como aquellos que las y los protegen de enfermedades como la neumonía, el paludismo o la diarrea, corren el riesgo de no percibirlos. Dichos recursos, en condiciones de gran presión sobre los medios económicos y humanos disponibles para la atención médica, se están dedicando mayoritariamente a dar respuesta a la COVID-19 y, en consecuencia, se ha restringido severamente la atención pediátrica básica.

Asimismo, las interrupciones en las cadenas de suministro y en la atención de la salud amenazan con socavar los recientes avances en materia de salud, nutrición y desarrollo infantil y, a su vez, conllevan un potencial aumento de la mortalidad infantil. De este modo, las interrupciones en los servicios de inmunización podrían desencadenar brotes de enfermedades para las que ya existen vacunas, al tiempo que la suspensión de sistemas alimentarios y programas de nutrición conllevarán que muchas niñas y niños aumenten su riesgo de desnutrición y puedan ver retrasado su crecimiento físico. En definitiva, en la medida en que los sistemas de salud alcancen el límite de sus capacidades en aquellos países y regiones empobrecidas y con más dificultades para garantizar la cobertura sanitaria universal, muchas niñas y niños morirán por causas que hoy día somos capaces de evitar.

Por otro lado, y como ha señalado Save the Children, la pandemia ha ocasionado también una emergencia educativa global. Más del 90% del estudiantado mundial, 1600 millones de niñas, niños y adolescentes, han visto su educación interrumpida en el intento de los Gobiernos por frenar la propagación del virus. Así, Save the Children ha estimado que 9,7 millones de niñas y niños están en riesgo de no regresar nunca a las aulas viéndose abocados a una situación de alto riesgo. Cabe señalar que las escuelas no son únicamente lugares de aprendizaje donde dar cumplimiento al cuarto de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y al artículo vigésimo sexto de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, sino que suponen espacios seguros donde muchas niñas y niños en situación de vulnerabilidad reciben comida, atención sanitaria y donde interactúan con sus pares y muchas veces se resguardan de situaciones de violencia que tienen lugar en sus entornos familiares y/o comunitarios.

Además, el cierre de las escuelas compromete los esfuerzos por erradicar el trabajo infantil en aquellas zonas del mundo en las que todavía se da. En un reciente informe de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y UNICEF, «COVID-19 and child labour: a time of crisis, a time to act», se denuncia que millones de niñas y niños corren el riesgo de tener que realizar trabajo infantil como mecanismo de supervivencia para muchas familias sin recursos que ven aumentar su pobreza mientras que los servicios sociales y educativos disminuyen. A propósito, 2021 será el Año Internacional de Erradicación del Trabajo Infantil, apelando a la comunidad internacional a desplegar esfuerzos especiales para evitar que la pandemia malogre décadas de mejora. Si bien se estima que el número de niñas y niños que trabajan en el mundo se había reducido en 54 millones desde el año 2000, quedando, según algunas estimaciones, 152 millones, la OIT y UNICEF alertan que las niñas y niños que ya trabajan podrían tener que hacerlo durante más horas o en peores condiciones. Muchas y muchos de ellos podrían verse obligados a realizar

las peores formas de trabajo, lo que causaría un daño significativo a su salud y a su seguridad. En consonancia, la desigualdad de género corre el riesgo de agudizarse, puesto que las niñas son particularmente vulnerables a la explotación en sectores precarizados como el agrícola o el trabajo informal, doméstico o no remunerado de cuidados.

Igualmente, en el año 2020 conmemoramos el 25 aniversario de la Declaración y Plataforma de Acción de Beijing bajo la amenaza de que la inacción contra la pandemia conlleve este año profundos retrocesos en los derechos alcanzados para las mujeres, adolescentes y niñas. En relación a estas últimas, Save the Children ha estimado que, en tanto que muchas familias se apresurarán a casar a sus hijas para reducir el coste de cuidarlas, las cifras de matrimonios forzados ascenderán de forma dramática en los próximos cinco años. Como consecuencia de ello, se producirán cientos de miles de embarazos adicionales en la infancia y adolescencia que imposibilitarán que muchas niñas vuelvan a la escuela de no contar con una acción solidaria enérgica.

En definitiva, la situación de las niñas y niños del mundo ante la pandemia está reclamando una movilización extraordinaria de energías y recursos. Es por ello que urge orientar la acción humanitaria a fin de canalizarla hacia nuevas necesidades que garanticen de forma efectiva los derechos de la infancia. En particular, y en este contexto de pandemia global, urge proteger especialmente a las niñas y niños que viven en zonas de conflicto y que corren por ello el riesgo de caer en el olvido.

Por tanto, nuestro país debe seguir auspiciando también la promoción del bienestar infantil y la protección de la infancia en el ámbito más próximo y, para ello, la Unión Europea ha venido demostrando en los últimos meses una sensibilidad especial hacia la situación de la infancia en el marco de sus fronteras, proponiendo una partida para una Garantía Infantil en el nuevo Marco Financiero Plurianual cuyo objeto es asegurar que todas las niñas y niños de Europa que corren el riesgo de caer en la pobreza, la exclusión social o que se encuentren en situación de desventaja por cualquier otro motivo, tengan acceso a servicios esenciales de calidad: educación, atención sanitaria, vivienda, atención a primera infancia y nutrición adecuada. El lanzamiento del programa, en síntesis, supondrá un salto cualitativo para el bienestar de las niñas y niños más vulnerables en la Unión Europea, para la protección de sus derechos y para la consecución transversal de los 17 ODS que orientan la Agenda 2030 y que el Gobierno de España sigue como guía a fin de abordar, con ambición y de forma integrada, los principales desafíos de nuestra época.

España se ha propuesto mejorar sus políticas públicas para asegurar el bienestar infantil y dar cumplimiento a las observaciones del Comité de Derechos de la Infancia. Más allá de la creación del Alto Comisionado para la Lucha contra la Pobreza Infantil, el desarrollo del programa VEGA, el Proyecto de Ley Orgánica de Protección Integral a la Infancia y la Adolescencia frente a la violencia o la atención especial a las situaciones de vulnerabilidad económica en los hogares con niñas y niños mediante el Ingreso Mínimo Vital, las y los socialistas seguiremos trabajando para que el mundo deje de ser un lugar inhóspito para millones de niñas y niños y, como no podría de otro modo, estamos convencidas y convencidos de que la acción exterior de nuestro país debe ser una palanca para tal fin.

Por todo ello el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Apremiar a aquellos Estados que aún no lo hayan hecho, a ratificar y firmar la Convención sobre los Derechos de la Infancia y sus protocolos facultativos, a fin de alcanzar un Pacto Global por la Infancia que reconozca la universalidad de los derechos humanos de las niñas y niños, y auspicie el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en todos los ámbitos que conciernen de forma directa a la infancia.

2. Continuar insistiendo en el llamamiento del Secretario General de la ONU a un alto al fuego global que posibilite que las niñas y niños puedan vivir y desarrollar sus vidas libres de violencia.

3. Promover el cumplimiento de la Resolución del Parlamento Europeo, de 26 de noviembre de 2019, sobre los derechos de las niñas y niños con ocasión de la celebración del 30.º aniversario de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de la Infancia.

4. Apoyar los esfuerzos de la Unión Europea para establecer una hoja de ruta para la implementación efectiva de la Garantía Infantil Europea y respaldar en nuestro país la labor de las entidades que aspiren

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 14

a la obtención de fondos europeos para combatir la pobreza infantil y las consecuencias de la privación material en niñas y niños.

5. Defender y promover en foros multilaterales los derechos de la infancia en riesgo por los efectos de la propagación global de la COVID-19, haciendo especial énfasis en cuestiones relativas a la atención a la salud y a la educación de las niñas y niños, y apoyando e impulsando planes de acción global para implementar y financiar programas que aseguren sus derechos y vayan encaminados a la erradicación del trabajo infantil. Estas actuaciones y planes deberán incorporar la perspectiva de género en aras a vislumbrar el impacto diferenciado de la pandemia en la vida y el futuro de las niñas, y promover de este modo un avance efectivo en la protección de sus derechos.

6. Incorporar un enfoque de infancia en la próxima Estrategia Nacional de Acción Exterior, por el que se reconozca la condición especial de la infancia como sujeto de derecho y se promuevan enérgicamente las recomendaciones del Comité de los Derechos de la Infancia (OHCHR).

7. Seguir promoviendo, en línea con lo señalado por el Comité de los Derechos de la Infancia, la coordinación intergubernamental con los gobiernos autonómicos para garantizar el cumplimiento de nuestras obligaciones internacionales con relación a las niñas y niños refugiados y menores no acompañados.

8. Seguir apoyando la labor de las ONG de desarrollo, cooperación y acción humanitaria que trabajan promoviendo los derechos humanos de las niñas y niños en sus propios países e incluyendo a las niñas y niños desplazados y refugiados.

9. Reforzar los canales de acción humanitaria con la intención de salvaguardar los derechos de la población infantil ante los retos y necesidades que plantea la pandemia de la COVID-19.

10. Apoyar la labor de entidades sociales que promueven programas de acogida de verano de familias españolas a niñas y niños en zonas afectadas, análogos a otros programas que acogen a niñas y niños procedentes de zonas devastadas por catástrofes naturales o por conflictos armados.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de noviembre de 2020.—**Héctor Gómez Hernández, Arnau Ramírez Carner, María Olga Alonso Suárez, Pau Marí Klose, Noemí Villagrasa Quero, María Guijarro Ceballos y Omar Anguita Pérez**, Diputados.—**Ana Belén Fernández Casero y Rafael Simancas Simancas**, Portavoces del Grupo Parlamentario Socialista.

161/001674

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa al Esclarecimiento de la muerte del ciudadano español Diego Bello Lafuente en la isla filipina de Siargao, para su debate en la Comisión de Asuntos Exteriores.

Exposición de motivos

El ciudadano español Diego Bello Lafuente falleció el 8 de enero de 2020 en la isla filipina de Siargao víctima de seis disparos, cuando se disponía a entrar en su domicilio. Las autoridades filipinas afirmaron que el joven coruñés había fallecido durante una operación antidroga. Diez meses después siguen existiendo numerosas dudas respecto a las circunstancias en las que se produjo su fallecimiento.

Diego Bello Lafuente no tenía antecedentes penales ni había estado involucrado en incidente alguno relacionado con la compra, venta o consumo de estupefacientes durante su residencia en países tan diferentes como España, Reino Unido, Tailandia, Australia, Honduras o Filipinas. Tampoco se ha podido demostrar que portara drogas ni arma alguna en el momento de recibir los disparos. Quienes le conocieron destacan su estilo de vida sano y deportista y su carácter emprendedor, lo que le llevó a fundar y desarrollar con éxito cinco empresas en Filipinas, su último país de residencia: El hotel White House Hostel, la tienda de surf Maman, el restaurante y discoteca La Santa y un local de tatuajes del mismo nombre. En todos esos negocios contaba, como es preceptivo en la legislación filipina, con un socio local, y cumplía puntualmente con todas sus obligaciones legales y tributarias.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 15

Tanto los testimonios de los testigos como el informe forense realizado en España y la investigación elaborada por la Comisión de Derechos Humanos de Filipinas (CHR) despiertan dudas respecto a las circunstancias en las que se produjo su muerte.

El informe toxicológico realizado en el Instituto de Medicina Legal de Madrid por orden de la Audiencia Nacional descartó que Diego Bello hubiera consumido ningún tipo de sustancia estupefaciente durante al menos los ocho meses anteriores o que hubiera disparado, al no encontrarse restos de pólvora en sus manos. Al menos uno de los disparos que recibió fue hecho a escasa distancia y cuando el cuerpo de Diego ya estaba tendido en el suelo. La autopsia previa realizada en Filipinas a instancias de la familia, la CHR y la Embajada de España coincide en esa misma conclusión.

Por su parte, las imágenes de las cámaras de seguridad de su local demuestran que momentos antes de regresar a su domicilio no portaba un arma ni mochila o riñonera donde esconderla. Los testimonios a la CHR de los vecinos de enfrente de su casa, sus amigos y empleados contradicen la versión oficial respecto a un enfrentamiento armado entre policías y víctima, así como que el revolver y la riñonera con droga depositada junto al cadáver fuera de su propiedad. El informe de la Comisión de Derechos Humanos de Filipinas afirma que «Todo apunta a una ejecución sumaria».

Si bien la familia de Diego Bello ha reconocido y agradecido el apoyo del personal de la Embajada de España en Filipinas durante las horas posteriores y para la repatriación del cadáver, las dudas existentes exigen la mediación del gobierno para que se esclarezcan de forma definitiva todas las circunstancias de la muerte de este ciudadano español en Filipinas, la familia reciba un consuelo que sólo es posible si se esclarece el caso y que, eventualmente, se depuren responsabilidades.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Solicitar al Gobierno de Filipinas a que, en aras de la relación de amistad y cooperación diplomática entre nuestros países, promueva una investigación imparcial que permita esclarecer las circunstancias de la muerte de Diego Bello Lafuente, determinando la identidad y paradero de los presuntos autores de los disparos y estableciendo medidas cautelares que eviten su posible fuga antes de un eventual juicio.

2. Solicitar a las autoridades filipinas, en aplicación del Tratado sobre asistencia judicial en materia penal suscrito entre el Reino de España y la República de Filipinas en Manila el 2 de marzo de 2004 (publicado en el BOE núm. 73, de 26 de marzo de 2009) toda la documentación judicial de la que pudiera disponer relativa al ciudadano español Diego Bello Lafuente tanto la previa a la intervención policial que le causó la muerte como la posterior a la misma, resultado de la investigación realizada.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de noviembre de 2020.—**María Valentina Martínez Ferro, Marta González Vázquez y Tristana María Moraleja Gómez**, Diputadas.—**Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Defensa

161/001645

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre el Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa mesa para presentar, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la siguiente Proposición no de Ley sobre medidas en el ámbito de Defensa dentro del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030, para su debate en la Comisión de Defensa.

Exposición de motivos

En la Directiva de Defensa Nacional de 2020, en el escenario estratégico, hace mención a las «consecuencias del cambio climático que, aparte de su impacto directo en la forma de desastres naturales,

afecta también a la subsistencia de la población en algunas regiones, fomentando la conflictividad y forzando migraciones masivas». Además, en el punto «i» sobre las líneas generales y objetivos de la política de defensa entra en más detalle al afirmar que «frente a la gestión de las consecuencias del cambio climático se perseguirá la integración de capacidades y esfuerzos, militares como los de la Unidad Militar de Emergencias, y civiles, de forma creciente y en plena sintonía con los objetivos y principios de la Agenda 2030.»

En este sentido es conveniente recordar que el Ministerio de Defensa es un departamento pionero en la aplicación de medidas e iniciativas ambientales en sus instalaciones. Un buen ejemplo lo tenemos en la Directiva 107/1997 de 2 de junio, del Ministro de Defensa sobre Protección del Medio Ambiente en el ámbito del Departamento, desarrollada por la Instrucción 56/2011 de 3 de agosto, del Secretario de Estado de Defensa sobre Sostenibilidad Ambiental y Eficiencia Energética en el ámbito del Ministerio de Defensa; que establecen la Política Medioambiental del Departamento basada en el principio de «Desarrollo Sostenible compatible con las misiones de las Fuerzas Armadas».

En este sentido, es primordial que el Ministerio de Defensa continúe realizando actuaciones ambientales encaminadas a incrementar la concienciación de su personal, a preservar el patrimonio natural presente en sus instalaciones, a impulsar medidas tendentes al ahorro en el consumo de agua y energía, a la reducción de las emisiones mediante el fomento del uso de combustibles limpios, energías renovables y la mejora de la eficiencia energética y a tomar cuantas medidas sean necesarias para evitar la contaminación del aire, las aguas y el suelo.

Además, y tal y como cita la Directiva de Defensa Nacional, no hemos de olvidar las capacidades de la Unidad Militar de Emergencias (UME) que, además de su actuación en incendios y desastres naturales, se ha preparado para intervenir en catástrofes tecnológicas, es decir, en casos graves de contaminación medioambiental y de riesgo químico, nuclear, radiactivo y biológico. Un magnífico ejemplo de ello lo tenemos su especial actuación en la reciente «operación Balmis» en la lucha contra la Pandemia del COVID-19.

Por todo ello el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a estudiar las medidas a adoptar en el ámbito del Ministerio de Defensa dentro del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030, e implementar las mismas; con especial atención a aquellas que tienen que ver con el impacto ambiental de las actividades de las Fuerzas Armadas, con el cambio en el desarrollo de las misiones de las mismas y con los efectos del cambio climático sobre las infraestructuras.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de octubre de 2020.—**Zaida Cantera de Castro, Begoña Nasarre Oliva, Francisco Aranda Vargas, María del Pilar Rodríguez Gómez, Manuel Arribas Maroto, Ana María Botella Gómez, Eva Bravo Barco, Santos Cerdán León, Antidio Fagúndez Campo, Héctor Gómez Hernández, José Ramón Ortega Domínguez, Esther Peña Camarero y José Antonio Rodríguez Salas**, Diputados.—**Felipe Jesús Sicilia Alférez y Rafael Simancas Simancas**, Portavoces del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión de Interior

161/001647

A la Mesa del Congreso de los Diputados

D.^a Macarena Olona Choclán, D. Francisco José Alcaraz Martos, D. Luis Gestoso de Miguel, D. Ignacio Gil Lázaro, D. Francisco Javier Ortega Smith-Molina, D.^a Rocío de Meer Méndez y D. Carlos Hugo Fernández-Roca Suárez, en sus respectivas condiciones de Portavoz Adjunta y Diputados del Grupo Parlamentario VOX (GP VOX) al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentan la siguiente Proposición no de Ley relativa a

reforzar los sistemas de vigilancia y respuesta en virtud de la invasión de inmigración ilegal que sufre el Reino de España, para su discusión en la Comisión de Interior.

Exposición de motivos

Primero. España está sufriendo una de las mayores oleadas de inmigración ilegal de los últimos años y, en concreto, el archipiélago canario. Las cifras de llegadas durante estos últimos meses son altamente preocupantes y los incrementos alcanzan números que hacía años que no se veían en sus costas. A fecha de la presente iniciativa, la situación se ha convertido en algo insostenible para las Islas Canarias, un total de 8 102 inmigrantes ilegales han desembarcado en sus costas en 2020, según fuentes del Ministerio del Interior¹. Esta diferencia desmesurada de 7 000 personas más con respecto a la cifra del año 2019², provoca que la labor de control y seguridad ejercida por nuestras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado («FCSE») se convierta en una ardua y sofocante tarea. Tarea, además, sin el debido destino urgente y extraordinario de suficientes medios personales y materiales para con este cometido.

En la misma línea del anterior párrafo es menester que se recuerde que Canarias ha recibido más inmigrantes ilegales en este momento que en todo el territorio nacional en los años 2011, 2012, 2013, 2014 o 2015, algo extremadamente preocupante que pone en jaque la integridad fronteriza de nuestro país.

Segundo. La invasión de inmigración ilegal que sufre España ha demostrado nuestras carencias en la materia y sobre todo, la falta de previsión en el desarrollo e implantación de nuevas instituciones dedicadas, en exclusiva, a este fin. El ingente número de inmigrantes que ilícitamente desembarca en nuestras costas implica que de urgencia adoptemos cualesquiera medidas resulten necesarias para tratar de paliar el desgobierno existente y el evidente abandono institucional que tanto nuestras FCSE como nuestros connacionales están sufriendo.

La peligrosa cifra de inmigración ilegal que sufre España por vía marítima este año ya supera con creces la del 2019, casi un 6% más, según datos del Gobierno. La denominación de invasión de inmigración ilegal, se justifica en cuanto al número de embarcaciones ilegales que arriban a nuestras costas. A fecha de la presente iniciativa el incremento de desembarcos es del 44% con respecto al 2019.

Tercero. A propósito de lo mencionado en el apartado anterior, debemos acudir a lo dispuesto en el artículo 8 de la Constitución Española, en cuyo apartado primero establece que «las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, tienen como misión garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional». Igualmente, el artículo 104 de nuestra Carta Magna dispone que «las Fuerzas y Cuerpos de seguridad, bajo la dependencia del Gobierno, tendrán como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana». Asimismo, la Ley Orgánica 2/1986, de 13 marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en su artículo 1, establece que «La Seguridad pública es competencia exclusiva del Estado. Su mantenimiento corresponde al Gobierno de la Nación». Los citados preceptos son base y fundamento de la presente iniciativa, cuyo objetivo es instar al Gobierno a adquirir, desarrollar e implantar nuevos sistemas de control, vigilancia e interceptación de embarcaciones ilegales. En este sentido es primordial adquirir vehículos aéreos no tripulados que ayuden a nuestras FCSE en la difícil y terrible problemática que la inmigración ilegal supone para la sociedad española.

La innovación en la aplicación de este sistema mejorará, además, la posición privilegiada del Reino de España en la ineludible y vital batalla contra la trata y tráfico de personas. Dicha medida supondrá, a su vez, un avance en la lucha y desarticulación de aquellas organizaciones criminales, deplorables e inhumanas, que se lucran con este tipo de acciones delictivas.

Cuarto. La Ley 36/2015, de 28 de septiembre, de Seguridad Nacional (en adelante, «Ley 36/ 2015»), en su artículo tercero, define el concepto de Seguridad Nacional, señalando que se entiende como «la acción del Estado dirigida a proteger la libertad, los derechos y bienestar de los ciudadanos, a garantizar la defensa de España y sus principios y valores constitucionales, así como a contribuir junto a nuestros socios y aliados a la seguridad internacional en el cumplimiento de los compromisos asumidos.»

El artículo 4 de la citada Ley recoge los principios básicos que deben orientar la política de Seguridad Nacional, según el cual:

«Los principios básicos que orientarán la política de Seguridad Nacional son la unidad de acción, anticipación, prevención, eficiencia, sostenibilidad en el uso de los recursos, capacidad de resistencia y

¹ Inmigración irregular 2020. Datos acumulados del 1 enero al 15 octubre.

² El incremento de llegadas con respecto al año anterior es del 688.1%.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 18

recuperación, coordinación y colaboración la unidad de acción, anticipación, prevención, eficiencia, sostenibilidad en el uso de los recursos, capacidad de resistencia y recuperación, coordinación y colaboración».

Asimismo, la Ley 36/ 2015 estipula los ámbitos de especial interés de la Seguridad Nacional. Concretamente, el artículo 10 señala que «se considerarán ámbitos de especial interés de la Seguridad Nacional aquellos que requieren una atención específica por resultar básicos para preservar los derechos y libertades, así como el bienestar de los ciudadanos, y para garantizar el suministro de los servicios y recursos esenciales. A los efectos de esta ley, serán, entre otros, la ciberseguridad, la seguridad económica y financiera, la seguridad marítima, la seguridad del espacio aéreo y ultraterrestre, la seguridad energética, la seguridad sanitaria y la preservación del medio ambiente».

Por otro lado, la Estrategia de Seguridad Nacional, marco político estratégico de referencia de la Política de Seguridad Nacional, concreta los riesgos y amenazas que afectan a la seguridad de España (artículo 4.3 de la Ley 36/2015). Dicha Estrategia contempla la inmigración irregular como una amenaza para la seguridad nacional —págs. 46 y 68—. Tal y como señala el mismo documento, «Europa y el mundo en su conjunto viven una de las mayores crisis migratorias registradas desde la Segunda Guerra Mundial (...) España, por su posición geoestratégica, está especialmente expuesta a este desafío».

En consonancia con ello, la ordenación de flujos migratorios es uno de los objetivos generales de la Seguridad Nacional de España.

Quinto. Sin lugar a dudas, la inmigración irregular es un peligro para la Seguridad Nacional. No obstante, si le sumamos el problema del terrorismo, el conflicto que se produce es crítico para cualquier nación. Según informaciones publicadas, las FCSE españolas advierten de la posibilidad de infiltración terrorista en nuestro país a través de embarcaciones destinadas a transportar inmigrantes ilegales. Un caso paradigmático que demuestra lo real que es dicha posibilidad es la detención³ el pasado 22 de abril de 2020 —en Almería—, del yihadista británico Abdel Bari. Calificado como «extremadamente peligroso» por el Cuerpo Nacional de Policía. Bari llegó a España procedente de Argelia a bordo de una patera. Cabe apuntar que este individuo fue arrestado cuando ya se encontraba alojado en una vivienda en Almería. Según fuentes policiales, Bari tenía intención de perpetrar atentados terroristas en España.

Los fallos que padecen tanto España como la Unión Europea en materia migratoria fueron expuestos por el ex presidente de la Comisión Europea Jean Claude Juncker en su discurso sobre el Estado de la Unión del 13 de septiembre de 2017: «Las personas que no tienen derecho a permanecer en Europa deben ser retornadas a sus países de origen. Cuando solo se retorna al 36% de los inmigrantes irregulares, es evidente que debemos intensificar considerablemente nuestra labor. Para Europa, es la única manera de mostrar su solidaridad con los refugiados verdaderamente necesitados de protección⁴».

Sexto. Nuestras FCSE están desbordadas y exhaustas a consecuencia de la incesante invasión de embarcaciones ilegales que sufre nuestro país. En este sentido, el sindicato policial JUPOL manifestó su plena disconformidad con la situación inhumana que están sufriendo en el muelle de Arguineguín de Las Palmas de Gran Canaria, tanto las FCSE en el ejercicio de sus funciones como los propios inmigrantes ilegales que allí se encuentran. El sindicato afirma en este sentido que «distan mucho de ser unas condiciones dignas, teniendo que pasar los migrantes y los policías muchas horas bajo el sol o en carpas sin climatización y durmiendo en el suelo⁵».

Consecuencia de esta lamentable situación de desprotección mencionada, la Asociación Pro Guardia Civil («APROGC») ha realizado una denuncia pública en la que se cuestionan por qué ha dejado de aplicarse la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, en casos como los saltos de la valla, nadadores o pateras.

Concretamente, el Real Decreto 557 /2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, tras su reforma por Ley Orgánica 2/2009, especifica, en su artículo 23.2, que «las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado encargadas de la custodia de costas y fronteras que hayan interceptado a los extranjeros que pretenden entrar irregularmente en España los conducirán con la mayor brevedad posible a la correspondiente comisaría del Cuerpo Nacional de Policía, para que pueda procederse a su

³ <https://www.lavanguardia.com/sucesos/20200422/48678085670/rapero-terrorista-detenido-almeria.html>.

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/SPEECH_17_3165.

⁵ <https://www.canarias7.es/canarias/jupol-pide-instalacion-20200910205605-nt.html>.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 19

identificación y, en su caso, a su devolución». Sin embargo, esta medida, en la situación actual, no puede llevarse a cabo al continuar las fronteras cerradas como consecuencia de la pandemia del COVID-19.

Otro ejemplo de la situación crítica en la que se encuentran nuestras FCSE son los insuficientes recursos que se destinan al Sistema Integral de Vigilancia Exterior de la Guardia Civil («SIVE»⁶). Este sistema cuenta con un Centro de Mando y Control ubicado en la Comandancia de la Guardia Civil de Algeciras y otro en la de Fuerteventura. Una de las funciones de estos Centros es el control de todas las actividades operativas de la Comandancia y a la vista de la nueva oleada de inmigración ilegal que desembarca en las costas españolas, resulta evidente la necesidad de aumentar fondos para la mejora de los medios personales y materiales que engloban este sistema.

En definitiva, la lucha contra el terrorismo yihadista y la inmigración ilegal son dos asuntos clave para el Gobierno español.

Al amparo de lo expuesto, el Grupo Parlamentario VOX presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a dotar de más recursos, tanto personales como materiales, al Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) de la Guardia Civil.

Estos recursos tendrán por objeto las siguientes actuaciones:

- Adquirir vehículos aéreos no tripulados (VANT) o «unmanned aerial vehicle» (UAV), que complementen el Sistema.
- Creación de un nuevo Centro de Mando y Control del SIVE en Almería.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Francisco Javier Ortega Smith-Molina, Ignacio Gil Lázaro, Francisco José Alcaraz Martos, Luis Gestoso de Miguel, Carlos Hugo Fernández-Roca Suárez y Rocío de Meer Méndez**, Diputados.—**Macarena Olona Choclán**, Portavoz del Grupo Parlamentario VOX.

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

161/001658

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a medidas previas a la inclusión de un programa de rehabilitación sostenible de la edificación en el Plan Nacional de Recuperación y Resiliencia, para su debate en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Exposición de motivos

El PNIEC (Plan Nacional Integrado de Energía y Clima) identifica 10 millones de viviendas con necesidades de rehabilitación que necesariamente habrán de adaptarse a las Directivas Europeas en cuanto a eficiencia energética y edificación sostenible.

En España, el 75% del parque inmobiliario se construyó antes de que estuvieran en vigor las primeras directivas sobre eficiencia energética y el 80% de esos edificios seguirá en pie en 2050, fecha en que la Unión Europea se propone al alcanzar la neutralidad de emisiones.

De los 10 millones de edificios existentes con 26 millones de Viviendas, solo un 5% están construidas atendiendo al Código Técnico de la Edificación, un 40% están construidas con la normativa básica de 1979 y un 55% sin ninguna normativa.

Si a toda esta problemática de carácter medioambiental añadimos que un 10% de esos edificios necesitan acometer urgentemente obras de conservación por su estado ruinoso o deficiente, que un 50% tiene problemas de accesibilidad y que en pocos casos se han adecuado a las nuevas formas de vida y

⁶ <https://www.guardiacivil.es/es/prensa/especiales/sive/funciones.html>.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 20

requerimientos de habitabilidad, puede comprenderse la necesidad acuciante y efectiva de una gran operación de renovación urbana destinada a alcanzar la tasa de rehabilitación anual recomendada por la Unión Europea.

El «Next Generation EU 2021-2024» establece que «el plan para la recuperación europea precisará enormes inversiones públicas y privadas a escala europea para situar claramente a la Unión en la senda de una recuperación sostenible y resiliente, con la creación de empleo y la reparación de los daños inmediatos causados por la pandemia de COVID-19, al tiempo que se presta apoyo a las prioridades ecológicas y digitales de la Unión.»

Los Estados miembros elaborarán planes nacionales de recuperación y resiliencia que expongan el programa de reformas e inversiones del Estado miembro en cuestión para el periodo 2021-2023, pues la totalidad de compromisos jurídicos «se contraerán a más tardar el 31 de diciembre de 2023».

Es decisivo, por tanto, que las propuestas que se remitan a la Comisión tengan el grado de madurez suficiente, pues el 70% de las subvenciones concedidas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia se comprometerá en 2021 y 2022, y la Comisión evaluará los planes de recuperación en solo dos meses desde su presentación, por lo que es necesario definir una serie de acciones previas a la elaboración de un Plan concreto de rehabilitación de la edificación, que corrijan aquellas actitudes o acciones administrativas por las que no ha sido posible que la rehabilitación de edificaciones vinculada a la eficiencia energética haya tenido mayor alcance en nuestro país.

Este tipo de acciones, en este caso, han de suponer, como reclama el Consejo, una «contribución efectiva a la transición ecológica y digital».

Dentro del nuevo marco financiero plurianual (MFP), que abarcará siete años, de 2021 a 2027, las acciones sugeridas tendrían encaje, de acuerdo con la nueva estructura de distribución de recursos, tanto en la «rúbrica 2: “Cohesión, resiliencia y valores”», que incluye la mejora de la cohesión económica, social y territorial y en la «rúbrica 3: “Recursos naturales y medio ambiente”».

Según se ha anunciado desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Agenda Urbana y Rural recibirá un 10% del dinero europeo, unos 11 500 millones de euros, principalmente para rehabilitación, que serán fuente de economía y de creación de empleo. Es fundamental tener en cuenta que la rehabilitación energética en edificios puede generar a corto plazo un número importante de puestos de trabajo, por millón de euros invertido: entre 24 y 27 puestos de trabajo creados o mantenidos al año, según la CEOE; empleos, que no se pueden deslocalizar, con un alto componente de innovación y digitalización, y distribuidos en un amplio abanico de sectores productivos e industrias auxiliares.

Para poner en funcionamiento este ambicioso Plan de Rehabilitación hará falta revisar y dar estabilidad a nuestro marco regulatorio, al tiempo que se establece una hoja de ruta clara que posibilite que la actuación sea visible y efectiva en el tiempo, y se puedan poner en marcha tanto proyectos individuales como colectivos. Y es que en España, para alcanzar las 500 000 viviendas rehabilitadas en tres años que ha anunciado el Gobierno, debe multiplicarse por cinco el actual ritmo de rehabilitación.

Estas medidas iniciales deben contener desde programas de diagnóstico y concienciación a la población sobre las bondades de una rehabilitación vinculada a la eficiencia energética, hasta la definición de mecanismos precisos para su materialización, definiendo:

- Acciones preliminares.
- Definición de entes gestores.
- Definición de beneficiarios públicos y privados.
- Definición de mecanismos de financiación y distribución de los recursos.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se pongan en marcha las siguientes medidas con carácter previo o simultáneo a la inclusión de un Plan de Rehabilitación de la edificación vinculado a la eficiencia energética, en el Plan Nacional de Recuperación y Resiliencia requerido por el Consejo Europeo:

1. Realización de campañas de concienciación y diagnóstico.
2. Desarrollo y mayor implantación del Certificado de Eficiencia Energética y del Informe de Evaluación de Edificios, añadiendo factores de credibilidad y contenido.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 21

3. Implantación de medidas fiscales, de agilización administrativa y simplificación de trámites supeditadas a la acreditación de una calificación alta, favoreciendo actuaciones sostenibles energéticamente.

4. Impulsar la agregación de proyectos de eficiencia energética en carteras de proyectos, facilitando su tramitación y ejecución.

5. Implantación del «Pasaporte de Renovación de los edificios» o medida similar, como compromiso de mantenimiento y colaboración público-privada en el tiempo.

6. Implantación en Ayuntamientos y oficinas de vivienda de Comunidades Autónomas de ventanillas únicas de gestión de la Rehabilitación Energética.

7. Activación de ESEs (Empresas de Servicios energéticos).

8. Definición de instrumentos de colaboración público-privada que aglutinen las medidas anteriores, que se pudieran materializar como Planes_Programas integrados por Administración, Promotores, Colegios profesionales, actores individuales y colectivos ciudadanos.

9. Realización del inventario energético de los edificios de titularidad pública de las Comunidades Autónomas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de octubre de 2020.—**Ana María Zurita Expósito y Mario Garcés Sanagustín**, Diputados.—**Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001666

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Plural, a instancia del diputado del Bloque Nacionalista Galego (BNG) Néstor Rego Candamil, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para la modernización de la conexión ferroviaria entre Vigo y Porto y su consideración como proyecto estratégico y prioritario para la reactivación postcovid para su debate en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Exposición de motivos

La modernización de la conexión ferroviaria entre Vigo y Porto tiene un largo historial de incumplimientos, atrasos y engaños. En el año 2006 los Gobiernos español y portugués incluyeron el proyecto en el Plan Estatal de Infraestructuras y fijaron la entrada en funcionamiento del servicio en el año 2013. Con la excusa de la crisis estas previsiones fueron adiadas y llegado el año 2014 simplemente se decidió suprimir paradas, un total de once, para así reducir el tiempo del viaje desde las tres horas a las dos horas y cuarto.

En los años siguientes, se fueron anunciando sucesivamente nuevas fechas para la puesta en funcionamiento de la modernización de la línea, así se hizo público en primer lugar que sería en 2015 que luego se retrasó al 2017, y que se lograría, con esa intervención, reducir sensiblemente la duración del viaje y mejorar la seguridad de la vía. Sin embargo, en el momento actual esta modernización aún no ha llegado, y esta infraestructura vital y estratégica para la vertebración de las conexiones entre Galiza y el Norte de Portugal, sigue acumulando retrasos.

En enero de 2018 tuvo lugar en Vigo el foro «Vertebración ferroviaria de la Euroregión Galiza-Norte de Portugal», organizado por la CEG y el Eixo Atlántico, y en el que participaron el Secretario de Estado de Infraestructuras del Gobierno portugués, Guilherme D'Oliveira, y el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Gobierno español, Julio Gómez-Pomar. En este encuentro, el representante del Gobierno portugués anunció las obras de modernización y electrificación de la línea del Miño entre Porto e Valença, con una inversión prevista de 83,2 millones de euros para actuar en los 93 km que tiene la línea, anunciando también la previsión de que estuviera finalizada en 2019.

El compromiso del actual Gobierno portugués por la modernización de la vía contrasta con la ausencia de iniciativa del Gobierno español y el silencio cómplice de la Xunta de Galiza. A pesar de todos los acuerdos alcanzados en la cumbre ibérica de Baiona de junio de 2015, las buenas intenciones de la presidencia gallega de la Comunidad de Trabajo Galiza-Norte de Portugal, y los compromisos de las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 22

sucesivas cumbres hispano-lusas, la realidad es que esta área de gran dinamismo no cuenta aún con una conexión ferroviaria moderna, competitiva y segura.

Proyectos como la salida sur de Vigo, la solución al paso de la línea férrea por el centro del Porriño, la supresión de pasos a nivel, la mejora del trazado y la dotación de los sistemas de seguridad más avanzados siguen guardados en algún cajón del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En el caso del proyecto de la salida sur, que permitiría dar continuidad al trazado del eje atlántico hacia Portugal pasando por Vigo, está paralizado desde el año 2007.

Mientras se sigue a la espera de estas inversiones imprescindibles para la modernización y la competitividad de la vía, las comunicaciones ferroviarias entre Vigo y Porto están bajo mínimos en cuanto a dotación de vehículos y oferta de servicios. En la actualidad, con la excusa de la pandemia de la COVID-19 la oferta se ha visto reducida a una única frecuencia en cada sentido: el tren Celta Vigo-Porto que sale a las 8:58 h (con llegada a las 10:20 hora local) y el tren Porto-Vigo que sale a las 8:13 h (con llegada a las 11:35 hora local).

Por otra parte, esta modernización de la línea ferroviaria de transporte de personas debe ir acompañada también de la integración de la línea de mercancías Vigo-Porto en el Corredor Noroeste, garantizando el acceso a fondos europeos para su financiamiento. En definitiva, es imprescindible la modernización y mejora del servicio de esta línea, que además de servir como conexión de media distancia, debe cumplir el papel de línea de cercanías para la vertebración y la conectividad del área metropolitana de Vigo y la comarca del Baixo Miño.

Los planes de dinamización económica postcovid 19 serán una oportunidad única para poner en marcha estos proyectos de carácter estratégico para la denominada «eurorregión» Galiza-Norte de Portugal. El nuevo trazado y la modernización de la línea ferroviaria Vigo-Porto, así como la mejora de máquinas y vagones y la ampliación de frecuencias debe ser un objetivo prioritario para el futuro inmediato.

Por todo lo expuesto anteriormente, el BNG presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno del Estado a:

1. Incluir en la agenda postcovid la modernización de la línea ferroviaria Vigo-Porto y su consideración como proyecto estratégico y prioritario para la Eurorregión, con el objetivo de contar con un tren competitivo, moderno y rápido que garantice la movilidad sostenible y segura. Con este objetivo, el Gobierno del Estado deberá, en coordinación con el Gobierno portugués, las siguientes actuaciones de modernización de la línea ferroviaria, entendida como trayecto de media distancia que da continuidad al Eje Coruña-Vigo y como infraestructura para la creación de un servicio de cercanías vertebrador de la movilidad entre Vito y la comarca del Baixo Miño:

- Impulsar la aprobación del proyecto de la salida sur de Vigo e iniciar su construcción.
- Estudiar y aprobar una alternativa al paso de la vía férrea por el centro do Porriño.
- Completar la electrificación de la vía, en condiciones homogéneas a ambos lados del Miño.
- Mejorar las condiciones de seguridad del trazado y suprimir los pasos a nivel.

2. Recuperar la totalidad de los servicios ferroviarios entre Vigo y Porto suprimidos debido a las restricciones de movimientos durante el estado de alarma derivados del COVID-19.

3. Acometer, de forma transitoria mientras no se realizan las obras anteriormente mencionadas, la modernización de los vehículos, tanto de máquinas como vagones, que circulan por la línea Vigo-Porto.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de noviembre de 2020.—**Néstor Rego Candamil**, Diputado.—**Laura Borràs Castanyer**, Portavoz Adjunta del Grupo Parlamentario Plural.

161/001667

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Plural, a instancia del diputado del Bloque Nacionalista Galego (BNG) Néstor Rego Candamil, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 23

Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la conexión ferroviaria de alta velocidad del eje atlántico Ferrol-A Coruña-Vigo-Porto-Lisboa para su debate en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Exposición de motivos

El Gobierno portugués acaba de hacer público el Programa Nacional de Inversiones 2030, que prevé inversiones por valor de 43000 millones de euros, de los que el 50% tienen que ver con transportes y movilidad, y de este a su vez la mitad va destinado a infraestructuras ferroviarias.

En lo que tiene que ver con el transporte ferroviario, el Gobierno portugués concede interés estratégico a las conexiones Lisboa-Porto y entre Porto y el Miño. En el caso del trecho Lisboa-Porto se prevé una inversión de 4 500 millones de euros mientras que en la línea Porto-Vigo el Plan prevé una primera fase entre Braga y Valença con una inversión de 900 millones de euros para reducir la duración del viaje en 45 minutos.

El proyecto del Gobierno portugués estima que una vez desarrollado este plan, que tiene como horizonte temporal el año 2030, la duración del viaje entre Vigo y Porto se reducirá de 2 horas 23 minutos a 55 minutos. Y el viaje entre Vigo y Lisboa quedaría reducida a 2 horas y media.

De hecho, en unas recientes declaraciones la Ministra portuguesa de Coesão Territorial, Ana Abrunhosa, declaró que la prioridad del Gobierno portugués no es la conexión entre Madrid y Lisboa, donde ya existe una buena conexión aérea, la prioridad es el eje atlántico, Lisboa-Porto-Vigo. Así mismo advertía que no se admitirían imposiciones por parte del Gobierno español para modificar las prioridades indicadas, y que se apueste por la conexión Lisboa-Madrid.

Resulta evidente que el Gobierno español sigue anclado en una visión y planificación radial, en la que Madrid es el centro, tanto para las redes ferroviarias como para el resto de infraestructuras viarias, plasmando así la visión centralista del Estado. Como es lógico, esta visión no sirve para dar solución a los problemas de vertebración de Galiza.

El proyecto de modernización de la conexión ferroviaria entre Vigo y Porto es una antigua demanda que lleva 20 años de anuncios y proyectos por parte del Gobierno central y de la Xunta de Galiza, sin que se produjera ninguna concreción real más allá de la electrificación del tramo entre Guillarei y la frontera portuguesa. Para que se haga realidad, es necesario impulsar el proyecto de la salida sur de Vigo y estudiar alternativas al trazado de la vía férrea que actualmente atraviesa el núcleo de población do Porriño, la principal del Concello.

Tras décadas de retrasos y de incumplimientos, es el momento de apostar decididamente por un proyecto estratégico que vertebre las comunicaciones entre Galiza y Portugal y potenciar el Eje Atlántico entre Ferrol/Coruña y Lisboa como un gran eje de comunicaciones para la movilidad de personas y mercancías.

Se trata como queda patente, de un proyecto fundamental para la vertebración territorial de Galiza que debe contar por el apoyo decidido tanto de la Xunta de Galiza como del Gobierno del Estado, más si tenemos en cuenta el grave retraso acumulado, que hace necesario que se trabaje para que se haga realidad en el menor tiempo posible.

Por todo lo expuesto anteriormente, se presenta por el BNG la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno del Estado a:

1. Impulsar la modernización y mejora de la conexión ferroviaria entre Vigo y Porto para que se logre en el menor tiempo posible la reducción de tiempos de viaje, pasando de las 2 horas y 23 minutos actuales a una duración de menos de una hora.

2. La agilización del proyecto de la salida sur de Vigo y el estudio de una alternativa de trazado que evite el paso de la línea ferroviaria atravesando el centro de la población do Porriño, contando para ello con la colaboración institucional y técnica de la Xunta de Galiza.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de noviembre 2020.—**Néstor Rego Candamil**, Diputado.—**Laura Borràs Castanyer**, Portavoz Adjunta del Grupo Parlamentario Plural.

Comisión de Industria, Comercio y Turismo

161/001649

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 Fortalecimiento y la Sostenibilidad de la Cadena y la Red de valor asociada a la Movilidad Eléctrica para su debate en la Comisión de Industria, Comercio y Turismo.

Exposición de motivos

España se enfrenta a un gran reto y, a la vez, a una importante oportunidad para la competitividad y el empleo, el de definir cuál es el perímetro asociado a la cadena de valor (tangible) y a la red de valor (intangibles) de la movilidad eléctrica, del conjunto de su ecosistema industrial multidisciplinar y multitecnológico, que considere las emisiones netas y la huella de carbono de toda la vida útil del vehículo para priorizar la fabricación nacional más exigente medioambientalmente y contribuya realmente a la lucha contra el cambio climático como fenómeno global.

Un sector de actividad con un enorme potencial que necesita una Estrategia a corto, medio y largo plazo, con definición de objetivos, roles, plazos y proyectos concretos a fin de definir un perímetro que garantice su sostenibilidad y ponga en valor nuestras fortalezas industriales, como el noveno país del mundo en la industria de la automoción y el segundo de Europa; nuestras industrias de energía renovables y nuestros abundantes recursos naturales de sol y viento, que junto a nuestras capacidades tecnológicas nos posicionan con ventaja para producir hidrógeno verde y aprovechar nuestras infraestructuras de transporte gasista con capacidad para ser hub del sur de Europa; nuestra red eléctrica extensa, capilarizada y digitalizada, una de las mejores del mundo; y nuestras industrias digitales y de telecomunicaciones, con unas de las redes de fibra más extensas de Europa y en la vanguardia de la implantación del 5G. Son muchas nuestras ventajas competitivas para liderar industrialmente el nuevo modelo de movilidad (E2C).

Por otro lado, la crisis económica consecuencia de la pandemia, nos obliga a una transformación acelerada que contará con un importante apoyo presupuestario de la UE a través del programa Next Generation UE y el Mecanismo Europeo para la Recuperación y la Resiliencia; se espera que de los 140.000 millones de euros que corresponden a España, casi el 70% de destinen a proyectos relacionados con la descarbonización de nuestra economía y la transformación digital. En este contexto, el proceso de transición ecológica se presenta una vez más como oportunidad. Como reclamaban diez países de la Unión Europea a la Comisión, entre ellos España, en una carta enviada el jueves 9 de abril, el Pacto Verde Europeo debe ser la palanca para la recuperación económica de la Unión Europea. Ambos retos, transformación ecológica y transformación digital, convergen en un Proyecto País que tenga como protagonista un modelo de movilidad basado en el vehículo eléctrico, conectado y compartido (E2C).

Nuestro país necesita un proyecto de futuro industrial, tecnológico y de servicios enfocado al vehículo eléctrico conectado, compartido y autónomo y ahora podemos disponer de los fondos e inversión necesarios para hacerlo posible mucho más rápidamente. Un proyecto que nos permita constituir un ecosistema ecoeficiente y dinámico donde los startups y las medianas empresas constituyan una red local fundamental asociada a las grandes empresas de fabricación de automóviles de nuestro país y creando las condiciones para que se incremente la inversión, el empleo y los centros de decisión en territorio nacional.

La movilidad eléctrica ha constituido un fenómeno disruptivo en el mundo de la automoción, ya que incorpora menos componentes en su proceso de fabricación y, por tanto, resulta más sencillo de fabricar y requiere menos atención y gasto en mantenimiento y postventa.

Hasta hace pocos años, el precio de adquisición de estos vehículos y la poca autonomía de las baterías operaba como una clara barrera de entrada para esta nueva tecnología. Pero en la actualidad, la muy significativa reducción del costo de las baterías y el incremento de sus prestaciones en calidad y rango de autonomía, convierte al vehículo eléctrico en plenamente competitivo frente a tecnologías de combustión, considerando el ahorro de combustible y mantenimiento que se obtiene a lo largo de la vida útil del vehículo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 25

Ese ahorro es más significativo cuando el vehículo realiza gran número de kilómetros a lo largo de su vida útil y, por ello, las ventas de vehículos eléctricos se están dando con mayor intensidad en flotas de transporte urbano y/o de reparto urbano. En pocos años, el precio de los vehículos eléctricos será similar al de uno de combustión, cuando el precio del kWh de litio esté por debajo del umbral de los 100 dólares, que se prevé hacia 2024, según diversos análisis, por lo que resultará más eficiente económicamente para la mayoría de los usos de un turismo tradicional, aunque probablemente, el rango de autonomía de las baterías no será suficiente, a precios competitivos, para cubrir largas distancias en transporte pesado, en transporte marítimo, en aviación o para tareas con maquinaria pesada, en donde la movilidad eléctrica a base de células de combustible de hidrógeno verde tendrá su oportunidad.

La industria de automoción española es consciente de la necesidad de reconvertirse y enfocarse a la producción de vehículos eléctricos y así lo contempla en su Plan Estratégico 2020-2040 presentado al Gobierno de España en marzo de este año.

Ya se fabrican distintos modelos eléctricos en España y debe intensificarse una estrategia nacional para conseguir que se incremente la inversión para la producción de nuevos modelos y la generación de toda la cadena de valor industrial y de servicios para atender esa nueva flota eléctrica y conectada.

Por su parte, el Gobierno continúa con el desarrollo de programas de ayuda (Programa MOVES), que gestionan las Comunidades Autónomas (CCAA) y que se suelen agotar rápidamente por la escasa dotación presupuestaria en relación con la demanda e, incluso, algunas CCAA no llegan a ponerlas en marcha por dificultades de gestión burocrática.

Una vez que el precio del vehículo eléctrico resulta competitivo, considerando toda su vida útil respecto a la inversión en un vehículo de combustión el reto siguiente consiste en desarrollar una infraestructura de recarga pública en el territorio nacional y a nivel europeo. Pese a que el 80% de las recargas se realizan en domicilio y a la autonomía de las baterías de los vehículos ya iguala e incluso supera en algunos casos a los vehículos de combustión, el efecto psicológico de carecer de suficientes infraestructuras de recarga pública opera como un limitante de los potenciales usuarios. El proyecto de Ley de Cambio Climático apuesta por obligar a las estaciones de servicio con un determinado volumen de ventas, con un enfoque equivocado que no garantiza la adecuada distribución de recargas ni la manera más costo/eficiente de hacerlo y se queda en una potencia de 50 kW (carga semirápida) en lugar de apostar por 100 kW mínimo (carga rápida).

Ahora bien, el desarrollo de ecosistemas que generan sinergias entre distintos sectores (automoción, eléctrico, digital, infraestructuras) y entre lo privado y lo público, debe ser impulsado y sostenido con una apuesta más decidida por el I+D+i, la formación y la especialización, estrechando la relación entre universidades, centros tecnológicos, empresas y administraciones públicas.

Es necesario seguir explorando nuevas tecnologías, nuevos componentes, nuevos procesos de fabricación, distribución y comercialización, nuevos productos, nuevos modelos de negocio, para construir un nuevo modelo de movilidad con foco en el servicio, la sostenibilidad y la generación de desarrollo industrial y de empleo de calidad a lo largo de toda la cadena de valor de cada uno de los sistemas.

Asimismo, se han de implementar instrumentos que ayuden a retener el talento y que faciliten el desarrollo de la pequeña y mediana empresa, así como de los startups, con el fin de reforzar esa cadena de valor.

La cadena de valor industrial de la movilidad eléctrica abarca a vehículos, componentes, infraestructuras de recarga, industria minera, industria de segunda vida de las baterías, cadena de valor tecnológica y cadena de valor de servicios.

Por tanto, los principales hitos a alcanzar son:

— Hito 1. Inversión estatal que permita una mejor organización del ecosistema industrial, atracción de inversión y talento e impulso de I+d+i para lograr competitividad.

El primero de los retos a los que se enfrenta el vehículo eléctrico es la competitividad en precio, para lo cual es necesario generar economías de escala, una mayor inversión estatal en la investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) del vehículo eléctrico y organizar ecosistemas industriales multidisciplinares que permitan atraer capital tecnológico y talento.

El sector privado está haciendo su trabajo, ante un nuevo nicho de negocio, y con el objetivo de garantizar su futuro, pero, desde lo público, se debe producir una apuesta política, social y económica clara y decidida por el sector. China, líder mundial en el sector, apostó decididamente hace una década

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 26

por las ayudas en la inversión industrial para vehículos eléctricos, fabricación de baterías y componentes y con incentivos económicos para las ventas en el exterior.

España cuenta con fabricantes de turismos eléctricos puros (grupo PSA fabrica tres turismos en sus factorías de Galicia, Aragón y Madrid) e híbridos enchufables (Ford y Renault fabrican sendos modelos PHEV en sus factorías de Comunidad Valenciana y Castilla y León, respectivamente); furgonetas (Mercedes fabrica tres tipologías de furgoneta en su fábrica de País Vasco y Nissan, hasta el momento, produce la eNV200 en su fábrica de Cataluña, si bien es cierto que la situación por la que atraviesan dichas instalaciones y el futuro industrial de Nissan en España y resto de Europa está abocada a desaparecer); Autobuses y camiones (Irizar produce en País Vasco vehículos para el transporte colectivo y cabezas tractoras; Castrosúa en Galicia; Microbuses de Lujo-Carbus en Manresa; Carrocerías Ayats en Arbucias (Gerona); Motocicletas y ciclomotores (Silence, Torrot y Nuuk fabrican en Cataluña, mientras que VMS se encuentra en Galicia); incluso superberlinas de alta gama, como la renacida marca Hispano Suiza con su modelo «Carmen», a cargo de la compañía de ingeniería catalana Qev Technologies.

Aunque es una base industrial con la que no cuentan otros países, es necesario reforzar este segmento para poder seguir liderando la capacidad productiva del sector de la Automoción y tomar ejemplo de los casos de éxito que se han aplicado en los países líderes en la actualidad. Uno de los principales desafíos de la Automoción en España es que los órganos de decisión de sus fábricas están en otros países. Por ello, en España tenemos que crear un ecosistema que haga aún más atractiva la decisión de fabricar aquí modelos de vehículos eléctricos a ojos de las multinacionales y, al mismo tiempo, ir generando las condiciones para crear la masa crítica necesaria para que podamos contar con centros de decisión nacionales en algunos nichos de mercado con gran potencial. Por ejemplo, ésta situación no se da en los vehículos de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores) ni en los autobuses, donde sí contamos con fabricantes nacionales que, además, están exportando a otros mercados internacionales y cuyos productos gozan de altos estándares de calidad.

Inciendo en la automoción, otro de los desafíos del sector es que más del 80% de la producción española en Automoción se dirige a mercados exteriores, que están empezando a tomar decisiones para impulsar la movilidad eléctrica y la producción nacional y, por el contrario, reducir la penetración de vehículos de motor de combustión.

Así, Alemania es el primer mercado de exportación, con más del 20% de cuota, y ha puesto en marcha un plan de estímulo post COVID19 para reactivar la economía con un paquete de 130000 millones de euros, que incluye un aumento en las ayudas solo para comprar coches 100% eléctricos.

Francia es el segundo mercado exportador de los vehículos fabricados en nuestro país (20%) y prohibirá la venta de coches de combustión en 2040 al tiempo que ha anunciado un plan de 8 800 millones para renovar fábricas e incentivar la venta de coches eléctricos, con la intención de atraer a territorio francés la producción de vehículos de firmas francesas (Renault y Grupo PSA) que se hacen en otros países. Además, el Gobierno del país galo pretende apoyar a la industria automovilística francesa ante los nuevos mercados de vehículos eléctricos. El plan anunciado por Macron tiene como objetivo adicional la producción de baterías a gran escala para reducir la dependencia asiática.

Reino Unido es el tercer mercado español, con un 13% de la cuota de exportación y ha anunciado que adelanta a 2030 la prohibición de la venta de coches diésel y gasolina para ayudar a acelerar el despliegue de vehículos eléctricos.

El Gobierno de Boris Johnson ha indicado que mantienen los objetivos de implantación del coche eléctrico, al mismo tiempo que busca convencer a los usuarios a que abandonen el vehículo privado en favor del transporte público, las bicicletas o el caminar. Igualmente, aportará fondos para la instalación de cargadores de vehículo eléctrico alta potencia (HPC) en las autopistas de Inglaterra y el objetivo inicial es que para 2023, haya hasta seis emplazamientos HPC entre 150kW y 350kW en las áreas de servicio de autopistas en Inglaterra, con hasta 10 y 12 cargadores.

Para 2030, el objetivo es ampliar hasta 2 500 puntos de HPC en autopistas y en las principales carreteras del país, incrementando hasta 6 000 HPC para 2035, cuando el Ejecutivo británico quiere prohibir las ventas de nuevos vehículos de gasolina y diésel.

Italia es el cuarto mercado destino de exportación para España y ciudades como Roma, Milán o Turín ya han empezado a restringir la circulación de vehículos diésel en sus calles durante varios días, al tiempo que ha incrementado en más de un 60% las ayudas a la compra de coches eléctricos junto con unas reformas fiscales que incluyen una subvención de hasta 10000 euros para los que se compren un vehículo con unas emisiones de entre 0 y 20 gramos de CO² por km.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 27

Bruselas es el quinto mercado al que España exporta sus vehículos y prohibirá en 2030 la circulación de los vehículos ligeros de diésel y cinco años más tarde, en 2035, la de los coches de gasolina.

Portugal es el sexto mercado al que España exporta vehículos y su política fiscal favorece el impulso del vehículo eléctrico, más que triplicando la cuota de matriculaciones de eléctricos con respecto a España.

Turquía es el primer mercado de exportación extracomunitario para España y planea producir 175 000 vehículos al año bajo su proyecto de coche eléctrico doméstico, el proyecto industrial en Automoción del país, patentado en Europa y presentado por el presidente Erdogan con una inversión de 3 700 millones de dólares.

Además, fabricantes chinos ya han empezado a poner el foco en los mercados europeo y norteamericano y aparecen nuevos actores en escena, que nada tienen que ver con los OEMs tradicionales, que ofrecen mayor flexibilidad y que se orientan a mercados específicos, lo que indica que el mercado se atomiza.

Desde el punto de vista de los componentes, un elemento esencial del vehículo eléctrico lo constituyen las baterías, el componente más importante en términos económicos, y que puede constituir en algunos casos un «cuello de botella» para incrementar la producción y el tejido industrial vinculado a la movilidad eléctrica. Actualmente, son los países asiáticos, sobre todo Corea del Sur y China, los que dominan el mercado de producción de baterías y los que suministran a prácticamente todos los fabricantes del mundo, y por ello, se están considerando ya distintas estrategias en Europa para evitar esa dependencia.

Se distinguen tres estrategias de producción de batería. Hay fabricantes que realizan todo el proceso en una sola instalación. Otros realizan la producción de manera interna, pero distribuida entre varias plantas. Por último, hay otros fabricantes cuyas baterías proceden de lugares distantes desde donde reciben las celdas e incluso los módulos ya montados.

En Europa, en el futuro, el ecosistema de suministro de baterías cambiará, al menos geográficamente, a medida que se reduzca la dependencia del suministro desde las fábricas asiáticas. Los grandes fabricantes dispondrán de nuevas instalaciones europeas: LG Chem en Polonia y Samsung SOi y SK Innovation en Hungría. Otros fabricantes, como es el caso de Volkswagen o el Grupo PSA, están considerando tomar el control completo de la cadena de suministro para producir las celdas internamente.

El mes pasado PSA/Opel y Total/Saft cerraron un acuerdo para la creación de ACC (Automotive Cells Company), una empresa conjunta para el desarrollo y la fabricación de baterías para la industria automovilística. La compañía comenzará a operar en 2023 mientras que Total/Saft aportará su experiencia en materia de I+D y de industrialización, Groupe PSA pondrá a disposición su conocimiento del mercado del automóvil y de la fabricación en grandes series.

Puede ser un modelo replicable en España, ya la industria española también puede jugar un papel relevante en esa nueva estrategia para la fabricación europea de baterías. Recientemente la Generalitat Valenciana y la empresa Ford España han firmado un Convenio destinado a la implantación de una planta de baterías eléctricas. El acuerdo incluye una inversión de 5,2 millones de euros por cuenta del gobierno regional.

Pero también se trabaja en el sector con otros posibles proyectos como convertir la actual fábrica de Nissan en Barcelona en una planta de baterías, impulsado por la coreana LG para proveer de baterías a Seat, —que tiene en Martorell (Barcelona) la mayor fábrica de automóviles de España y que ha anunciado recientemente que invertirá 5 000 millones de euros entre 2020 y 2025 en nuevos proyectos de I+D para el desarrollo de vehículos en su Centro Técnico, especialmente modelos eléctricos—; el interés de una multinacional francesa en el polígono industrial que se construye en Cantabria o planes de Seat también en esa dirección como la anunciada puesta en marcha de un laboratorio de baterías en Martorell, el Test Center Energy (TCE), con una inversión de siete millones de euros.

Por otro lado, la industria de componentes TIER1 y TIER2 son parte activa de este mercado y se encuentran comprometidos con la movilidad eléctrica (en el valor total de un vehículo, en torno al 75% es responsabilidad del sector de componentes).

A nivel español, contamos con grupos industriales muy potentes. Grupo Antolin desarrolla productos más integrados, que incorporen más tecnología y electrónica y ofrezcan nuevas funcionalidades y soluciones de iluminación y que reduzcan, al mismo tiempo, el peso. En este momento tiene ya programas de producción para 32 modelos eléctricos, de los que 21 aún no han llegado al mercado. En concreto, suministrará a todos los modelos de la nueva plataforma de vehículos eléctricos de Volkswagen en

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 28

Europa, a gran parte de los coches eléctricos que llegarán a China y al vehículo eléctrico que Ford tiene previsto producir en México para todo el mundo.

El vehículo eléctrico precisa de menos componentes, pero también incorpora más tecnología y los proveedores están desarrollándola. Gestamp apuesta por soluciones de aligeramiento en el peso del vehículo eléctrico, entre las que se incluyen materiales como el aluminio, el acero de alta resistencia o la última generación de estampación en caliente. Igualmente, cajas para la protección de la batería y que la compañía diseña y fabrica de manera integral.

Desde 2017, Cie Automotive es suministrador de Tesla Motors y fabrica el soporte en el que se inserta la batería del vehículo, una pieza muy especial y delicada, resistente a altas temperaturas y a los golpes. También suministra a Renault para su modelo Renault Zoe y a Nissan, para su Nissan Leaf.

En Europa, a partir de 2021 todos los vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables tendrán que montar un avisador acústico, un elemento que también requiere innovación y desarrollo con el objetivo de reducir el riesgo de atropello a peatones, con un sonido similar al que emiten los motores de combustión.

Por otro lado, es necesario considerar las emisiones netas y la huella de carbono del ciclo de vida de producto, lo que permitirá una lucha real contra el cambio climático global, evitando «fugas de carbono» desde nuestro País y facilitando la competitividad de nuestras industrias frente a las compañías foráneas que cumplen menos requisitos medioambientales.

En definitiva, España cuenta hoy por hoy con una cadena de valor competitiva para incrementar modelos y componentes de fabricación nacional para el vehículo eléctrico y conectado. Ese potencial debe traccionarse desde la Administración pública que permita organizarse en clústeres multidisciplinares cooperativos, que permitan generar mayores economías de escala, mayor inversión en I+D+i y atracción de inversión y talento a nuestro País, así como desarrollar proyectos demostrativos innovadores.

— Hito 2. Desarrollo de un parque nacional de infraestructuras de recarga que elimine barreras de entrada y potencie nuestra industria y la innovación en ese segmento.

El segundo de los puntos es el relativo a la infraestructura de recarga pública en el territorio nacional y a nivel europeo donde ya se ha detectado una clara apuesta del norte de Europa por métodos de recarga rápida y ultrarrápida (por encima de 50 kW) en las autopistas, incluida la recarga dinámica inalámbrica y los sistemas de recarga por pantógrafo. Con ese objetivo, se favorecerá la industria nacional y la apuesta por la recarga por inducción dinámica y la densificación de los puntos de recarga estática.

La autonomía, la velocidad de recarga y la disponibilidad de infraestructura de recarga son algunas de las cuestiones que todavía frenan a muchos usuarios a dar el gran paso hacia la electromovilidad.

La llegada del vehículo eléctrico ha puesto de relieve otro sector industrial que hasta ahora estaba desacoplado de la automoción pero que resulta imprescindible para la funcionalidad de la movilidad eléctrica.

Los bienes de equipo para la recarga de vehículos eléctricos, que incluye no solo los puntos de recarga, sino también todo el backoffice en torno a estos equipos, como los convertidores de potencia y centros de transformación, que en España cuentan con grandes exponentes industriales.

Así, en puntos de recarga, contamos en España con empresas como Circutor/Circontrol (que proyecta su segunda fábrica y prevé facturar 40 millones, con un incremento de plantilla hasta las 200 personas), SIMON, Ingeteam, ZIV, Power Electronics, Wallbox (que ha puesto en marcha una planta en la Zona Franca de Barcelona para producir 500000 cargadores de coche eléctrico al año y afrontar sus planes de expansión internacional hacia Estados Unidos, China y Japón, países donde quiere empezar a distribuir este año, para lo que invertirá cinco millones de euros en cinco años, Orbis, Selba, V2C o Veltium, entre otros.

En cuanto a los equipos de apoyo a estas infraestructuras, grandes grupos como Ormazábal, Schneider o Siemens producen en nuestro país soluciones que complementan la operatividad de los propios puntos de recarga y cuya actividad es estratégica para asegurar la prestación del servicio de carga con criterios de eficiencia y seguridad.

A medida que el mercado eléctrico crece, los fabricantes ofrecen más soluciones para la carga de estos vehículos pero el tiempo que se destina durante el proceso sigue siendo muy elevado y limitado si nuestro propósito es recorrer muchos kilómetros.

En la actualidad, el estado del arte en puntos de carga proporciona sistemas de carga desde 1 kW hasta 43 kW en AC y rápida en corriente DC con potencias desde 22 kW W—hasta 350 kW, —aunque hay instalaciones de hasta 500 y 1000 kW con sistemas de pantógrafo—, que son altos niveles de potencia

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 29

que necesitan gestionarse de forma segura, eficiente y en unos tamaños compactos, lo que se está logrando con desarrollos de magnéticos planares, semiconductores de conmutación en tecnologías GaN y SiC que se están produciendo en España, mejorando los niveles de potencia de carga y reduciendo notablemente los tiempos de recarga de las baterías.

La tecnología de recarga por inducción dinámica contempla recargar la batería de los coches eléctricos mientras circulan, aumentando su autonomía y pudiendo hacer más kilómetros sin pararse a repostar.

La recarga por inducción dinámica se presenta como una solución más para la recarga del futuro, en especial en autovías y autopistas, aunque también en entornos urbanos, y la buena noticia es que no se trata de un concepto sacado de la ciencia ficción. Sin ir más lejos de la realidad, la marca automovilística Renault desde el año 2012 está participando en proyectos de investigación para el desarrollo de esta tecnología y existen proyectos en Suecia y en Israel, que han conseguido carga en marcha a más de 20 kms/hora.

La carga por inducción dinámica contempla integrar embebidas en las carreteras bobinas emisoras de electricidad que se encarguen de cargar a los vehículos eléctricos que circulen por encima suyo. De esta forma, no solo los conductores se ahorrarán tener que depender en todo momento de las estaciones de carga, sino que, además, los fabricantes no deberán centrar sus esfuerzos en diseñar baterías con cada vez mayor densidad energética.

Proyectos como Victoria, en Málaga, también son ejemplo de este desarrollo tecnológico, cuando un consorcio formado por Endesa, junto con otras empresas y tres centros de investigación, desarrolló entre 2013 y 2014 el primer carril de carga eléctrica por inducción dinámica de España para un autobús urbano.

Del mismo modo, la carga inalámbrica estacionaria está abriendo nuevos caminos en la oferta de servicios de recarga de vehículos eléctricos, tanto en autobuses, como el ejemplo de la ciudad de Madrid, donde se implementó en 2018 la primera línea de autobuses 100% eléctrica con carga por inducción, o el del CIRCE, que ha desarrollado el primer sistema capaz de transferir potencia de forma inalámbrica a 300 kW en el marco del proyecto europeo NIWE, financiado por la Comisión Europea a través del programa Horizonte2020, y cuya trayectoria concluyó en 2018 tras cinco años de vida.

En este sentido, será importante avanzar en los estándares que regulen el diseño de los sistemas de recarga inalámbrica para vehículos eléctricos.

— Hito 3. Suministro de materia prima (industria básica e industria minera).

Los principales desafíos asociados con el suministro de materia prima incluyen:

— Incremento de la producción, vinculado a la disponibilidad de materias primas, posibles picos de precios, como el desequilibrio entre la demanda y la oferta y la concentración geográfica de la extracción y/o refinación.

— Impactos ambientales como, por ejemplo, la contaminación local, cadena de suministro de emisiones de CO₂, paisaje, destrucción, e impactos en los ecosistemas locales y recursos hídricos.

— Problemas sociales, elementos que influyen en el bienestar de comunidades afectadas por las operaciones mineras. Gracias a las experiencias desarrolladas con «minerales de conflicto» (estaño, tantalio, tungsteno y oro), la trazabilidad y transparencia de las cadenas de suministro de materias primas surgió como un instrumento para ayudar a resolver algunos de los problemas y fomentar el abastecimiento sostenible de minerales.

La batería suponía en 2015 el 57% del coste total de un coche eléctrico. En 2018 se redujo al 33% y podría situarse en un 20% hacia 2025. Cobalto, níquel, manganeso, litio, aluminio, cobre y grafito son los metales utilizados en las baterías de Li-ion de los vehículos eléctricos, siendo el de mayor porcentaje en peso el cobre, utilizado en el polo negativo.

No habrá una sola tecnología post iones de litio. Ya se trate de celdas con electrolitos de estado sólido, ánodos metálicos de litio o sistemas de azufre de litio: todas las tecnologías difieren en sus requisitos de materiales específicos, sus aplicaciones y, no menos importante, en su nivel de madurez. Aunque las baterías de estado sólido tienen un gran potencial, las de electrolito líquido o gelificado todavía tienen un gran margen de mejora desde el 25% actual de su capacidad, con un 75% de volumen y de peso que no aporta nada.

La química de la batería debe cumplir una serie de condiciones básicas:

— Potencia (W).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 30

- Densidad energética (Wh).
- Velocidad de recarga.
- Seguridad ante incendios.
- Durabilidad.
- Reducción de costes.

En una batería de litio, los dos electrodos y el separador que evita que se toquen están sumergidos en un electrolito líquido o de gel que facilita el desplazamiento de los iones pero que es inflamable.

Con las baterías que utilizan materiales sólidos para el electrolito, que no tienen riesgo de incendio, se eliminan los sistemas de seguridad que evitan la acumulación de calor, que reducen el espacio y aumentan el peso. La densidad de energía aumenta de forma considerable ocupando y pesando lo mismo.

En cuanto al precio de las baterías de iones de litio, este ha ido bajando desde el año 2010, en que se encontraba a más de 1 000 \$ el kWh y previsiblemente, en 2024 haya bajado de los 100\$ el kWh, que es la media en el que el mercado establece que se llegará a la paridad de coste de producción entre un vehículo de combustión y uno eléctrico.

La crisis del coronavirus ha agudizado la necesidad de que Europa refuerce algunos suministros industriales clave, que van desde los principios activos farmacéuticos hasta las materias primas utilizadas en baterías. Para cumplir con los objetivos climáticos, las industrias necesitarán 60 veces más litio para 2050.

Europa depende totalmente de las importaciones de litio, que se utiliza en la producción de baterías, y un 78% de los suministros provienen únicamente de China. Por eso, la efectividad de la estrategia industrial post pandemia de la UE dependerá en parte de los esfuerzos para acordar un fondo de recuperación que apunte a impulsar la resiliencia industrial del continente.

Existe una veintena de proyectos industriales para desarrollar fábricas de baterías en Europa con una capacidad superior a 500 GWh, aunque ninguno de ellos todavía concretado en firme en nuestro país, salvo los proyectos referidos en apartados anteriores.

Además, el desarrollo de la movilidad eléctrica y de toda su cadena de valor industrial necesita de la producción de acero, de aluminio, de cemento, sin los que ni los vehículos ni sus infraestructuras para circular o para generar la energía serían posibles. La fabricación de un solo aerogenerador actual precisa de 6 toneladas de cobre, 7 toneladas de aluminio, 3 toneladas de acero y 400 toneladas de cemento, entre otros muchos materiales. Los vehículos eléctricos emplean 3 veces más de cobre que un vehículo tradicional.

- Hito 4. Economía circular: industria de segunda vida de las baterías e industria del retrofit.

Las baterías de un VE pueden durar lo que la vida útil del vehículo y los fabricantes ofrecen garantías de 8 años o 160000 kilómetros o incluso más. Tras su vida útil embarcada, estas baterías tienen una segunda vida en aplicaciones estacionarias, lo que implica un proceso de manipulado y transporte que se agrava cuando la batería sufre daños por accidente.

El negocio de las baterías de segunda vida de vehículos eléctricos supone una oportunidad industrial y de negocio adicional en el ecosistema de la movilidad cero emisiones. Además de tener que disponer de estaciones de recogida y desmontaje a escala local, la reutilización de este tipo de baterías se presenta como un modelo de actividad para aplicaciones estacionarias de enorme valor económico (economía circular) y ecológico.

El real decreto 244/2019 por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas de autoconsumo, puso en evidencia que las baterías de litio pueden ayudar a reducir la factura de la luz de los usuarios y a integrar mejor las instalaciones de autoconsumo.

Realizar una gestión eficaz de los recursos y de la extensión de la cadena de valor es fundamental para nuestro país.

En España ya contamos con empresas que están enfocando sus esfuerzos en este segmento de mercado, como Bee Planet Factory, en Navarra, o Ampere Energy, en Valencia.

Por otra parte, existen proyectos liderados por universidades como el de la Universidad Politécnica de Valencia que, junto a Sustainable Towns, promotora del eco-barrio La Pinada de Paterna, ha promovido un proyecto europeo para reutilizar baterías de litio de vehículos eléctricos para almacenar energía.

El proyecto, que cuenta con otras empresas como Albufera Energy y Fibernova, se desarrollará en 18 meses y a finales de este año se deberá entregar la primera batería de segunda vida a Sustainable Towns,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 31

que la integrará y probará en sus instalaciones de La Pinada Lab como parte de las pruebas piloto que se van a llevar a cabo.

Esta iniciativa Lions2Life, un proyecto europeo promovido por EIT-Climate-KIC, pretende reutilizar las baterías de litio de los vehículos eléctricos para almacenar energía y está orientado sobre todo a los sistemas de movilidad eléctrica compartida que empiezan a proliferar en nuestras ciudades: patinetes, bicicletas y motos eléctricas.

Este proyecto va a desarrollar las soluciones técnicas necesarias para extraer las células del formato 18650, elemento común a todas las baterías, analizarlas, clasificarlas, y construir con ellas una nueva batería.

Estas nuevas baterías podrán instalarse en una vivienda con paneles solares, donde podrán durar diez años y hacer que la vivienda sea completamente autónoma. O podrán formar parte de una instalación industrial más grande que se utilizará para almacenar los excedentes de energía solar de un campo fotovoltaico.

El proyecto también va a estudiar cual es la situación actual del sistema de reciclado de las baterías de Litio, y cuáles son las claves para que se aumente el porcentaje de reutilización y de reciclado de las mismas. Deberían desarrollarse centros de reciclado, con su propia cadena de valor de economía circular, para el mayor aprovechamiento del litio y otros minerales de valor incorporados a la batería.

Las baterías utilizadas en el sistema se retiran de los vehículos eléctricos, teniendo todavía vida útil, y se aplican en entornos menos exigentes como pueden ser las instalaciones de almacenamiento estacionarios, evitando emisiones derivadas de la fabricación de una nueva batería.

La Universidad Pública de Navarra también ha desarrollado un sistema de baterías de almacenamiento que ha instalado en la propia universidad y que integra dos Beebattery Home, con una capacidad de almacenamiento de 8kWh en un mismo sistema. Estas dos baterías se retiran de los vehículos eléctricos, teniendo todavía vida útil, y se aplican en entornos menos exigentes como pueden ser las instalaciones de almacenamiento estacionarios, evitando emisiones derivadas de la fabricación de una nueva batería. Concretamente, la batería está diseñada para su integración en sistemas de autoconsumo, ubicaciones aisladas de red, así como cualquier instalación que necesite un sistema de almacenamiento para reducir picos de potencia y asegurar consumos críticos.

También se va a cuantificar la cantidad de baterías que se desechan al año, y compararlo con las necesidades de almacenamiento de energía, para cuantificar el tamaño potencial de este mercado de reutilización.

Otro ejemplo sería el de Endesa que, junto con la Fundación CIRCE, desarrollaron un primer proyecto en el que se analizó la posibilidad de usar baterías de segunda vida, que fue realizado en Málaga con baterías de Renault en el marco del Proyecto GreenEmotion.

Como continuación del anterior, Endesa y SEAT han unido sus esfuerzos junto a centros tecnológicos como CIRCE y el Instituto de Investigación en Energía de Cataluña (IREC), y la Universidad Politécnica de Cataluña, bajo el proyecto de I+D+i SUNBATT, que finalizó con éxito en noviembre de 2016.

Esta iniciativa ha perseguido analizar y demostrar la viabilidad de dar una segunda vida a las baterías de los coches eléctricos, aprovechando la capacidad remanente con la que todavía cuentan tras su vida útil en ellos.

Pretenden desarrollar aplicaciones con carácter estacionario que puedan dotar de almacenamiento de energía a electrolineras, instalaciones de autoconsumo, regulación de área o compensación de déficits infraestructurales. El rango en el que estiman alargar la vida de estas baterías es muy amplio e inconcreto, de 6 a 30 años. Cabe destacar que esto parece un poco indeterminado, pero según la aplicación de almacenamiento para la cual se reutilicen las baterías el incremento en la vida útil variará.

Tienen un proyecto piloto en marcha, en el que cuatro baterías empleadas previamente en vehículos eléctricos forman parte de una micro red acoplada a una instalación fotovoltaica y cargadores eléctricos. Mediante un software inteligente se decide cómo se cargan los vehículos eléctricos si a través de la instalación fotovoltaica, de la red de distribución o de las baterías objeto de estudio.

Es necesario reformular la cadena de valor que incluya extras como la preparación para la segunda vida de baterías, integración de la batería en el batterypack y la incorporación de un servicio energético y reciclaje, previamente a disposición final.

Por otro lado, nuestro país cuenta con empresas especializadas en Retrofitting, con varias décadas de experiencia, que no tienen capacidad financiera para poder reemplazar sus máquinas, equipos o

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 32

sistemas con tecnología punta conforme a las necesidades que le impone un mercado en una evolución muy rápida y constante.

En este sentido, el retrofitting es la alternativa perfecta a la hora de modernizar los procesos de producción y de mantener la competitividad dentro de un mercado cada día más moderno y automatizado.

Países como Francia, con una potente industria automotriz, ha desarrollado una norma administrativa que prevé que cualquier vehículo de cuatro ruedas o más y con motor térmico de más de cinco años (ya sea auto, camión o bus) pueda transformarse en vehículo eléctrico. En el caso de las motos y los vehículos de tres ruedas, el límite es de tres años.

En España, uno de los problemas fundamentales para desarrollar esta industria pasa por la homologación, mientras que Francia ha obtenido el beneplácito de la Comisión Europea, creando un marco técnico, administrativo y económico, para que el cambio se vea simplificado a nivel administrativo.

El objetivo de este tipo de conversiones es aumentar el parque vehículos eléctricos dando una segunda vida a autos más viejos y reduciendo así las emisiones de la fabricación de un nuevo modelo.

El retrofitting en maquinaria industrial, agrícola y de OOPP. Un claro ejemplo de una empresa nacional que ha sabido ver y adaptarse a esta necesidad creciente de la industria de la maquinaria industrial, es Corzosa. En los últimos años, esta empresa asturiana se ha especializado en la reconstrucción íntegra de maquinaria industrial con un equipo de soporte y asesoramiento técnico especializado, que les permite ofrecer un servicio de retrofitting bajo demanda y personalizado.

El retrofit no es más que la actualización, reconversión o renovación de máquinas industriales a las nuevas tecnologías, sin necesidad de realizar grandes inversiones. El retrofitting de maquinaria industrial, es una solución efectiva y económica para aquellas empresas que no pueden reemplazar su maquinaria antigua con equipos modernos por razones de costes.

El retrofit no solo permite actualizar algunos componentes, también mantiene y mejora el rendimiento de un equipo que, con los avances de la tecnología, va perdiendo su eficiencia y va quedando obsoleto, entre otras cosas, por la falta de repuestos.

El retrofitting de maquinaria agrega compatibilidad a las máquinas antiguas con nuevos módulos en una línea de producción y también mejora los sistemas de seguridad.

Aparte de aprovechar los recursos naturales de la empresa, son muchos los beneficios que el retrofit está brindando a las empresas, al restaurar componentes o modernizar tecnologías de máquinas, herramientas o equipos. Entre los más destacados se encuentran:

- El incremento de la productividad.
- La disminución de los tiempos de parada.
- La reducción de los riesgos y aumento de la seguridad laboral gracias a la automatización.
- Mayor disponibilidad de repuestos y demás accesorios compatibles.
- Modernización de la maquinaria con un costo de inversión significativamente menor.
- Mejora de la calidad del producto final.
- Retorno rápido y seguro de la inversión.
- Disminución de los costos de mantenimiento.
- Ampliación en algunos casos, de la oferta de productos.

El retrofitting de maquinaria es la alternativa ideal para aquellos fabricantes que quieren mantener su maquinaria al día y productiva sin tener que reemplazarla y el mejor proveedor será el que ofrezca soporte a la empresa a largo plazo.

- Hito 5. Red de valor sostenible, inteligente y eficiente.

Existen dos tecnologías esenciales en el desarrollo de este nuevo concepto de movilidad: las relativas a la recarga de baterías y el desarrollo de su infraestructura y la conectividad, punto básico de la red de valor y elemento clave para lograr la excelencia del sistema, que introducen todos los nuevos dispositivos mediante el IoT para brindar una mejor experiencia del usuario durante la conducción.

La conexión del vehículo eléctrico con la red eléctrica y su alto grado de integración con las tecnologías digitales y la conectividad, favoreciendo sistemas de generación distribuida para la instalación de capacidad de generación renovable de pequeña y mediana escala así como capacidad de almacenamiento, y la contribución para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, están impulsando el desarrollo de proyectos de movilidad eléctrica en el ámbito urbano, tanto en transporte público como en modelos de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 33

reparto de mercancía o de desarrollo de micromovilidad, que facilitan el desarrollo del concepto de ciudades inteligentes (Smart Cities) y su gobernanza.

Este desarrollo, impulsará,—está impulsando ya—, también cambios en el urbanismo, en los espacios, las edificaciones, las infraestructuras y en el mobiliario urbano, desarrollos en los que la movilidad eléctrica, las tecnologías digitales y la generación eléctrica con energía renovable constituye un ecosistema integrado e inseparable del concepto de movilidad sostenible en ciudades inteligentes. Esta interacción ecosistémica genera también oportunidades de creación de valor para la industria española, para aprovechar la buena posición de España en la implementación de proyectos de Smart Cities o Ciudades Inteligentes.

Estas tecnologías, que ya cuentan con importantes referentes en España, serán la clave para el éxito de la irrupción del transporte eléctrico en nuestro día a día.

En la actualidad, el estado del arte en puntos de carga proporciona sistemas de carga hasta 22 kW en AC y rápida en corriente DC con potencias desde 50 hasta 350 kW, que son altos niveles de potencia que necesitan gestionarse de forma segura, eficiente y en unos tamaños compactos, lo que se está logrando con desarrollos de magnéticos planares, semiconductores de conmutación en tecnologías GaN y SiC que se están produciendo en España, mejorando los niveles de potencia de carga y reduciendo notablemente los tiempos de recarga de las baterías.

El IoT y sus subtecnologías asociadas permiten por otro lado sensorizar y comunicar el vehículo, tanto con el usuario del sistema como con el conjunto de la red de explotación conectada al nuevo servicio.

Otra área donde el IoT y los sistemas de recarga encuentran valiosas sinergias es en el mantenimiento y control de su explotación. En este tipo de aplicaciones incluiríamos servicios como el mantenimiento preventivo y diagnóstico remoto, la gestión de averías, la facturación o-line, etc., todos ellos orientados a que la red de recarga consiga satisfacer al usuario.

La sevillana Ayesa, por ejemplo, ha desarrollado una electrolinera inteligente dotada con tecnología de 'Internet de las cosas' que facilita la recarga de cualquier vehículo eléctrico, como si se tratara de una estación de servicio convencional.

Por último, y aunque no es exclusivo del ámbito del coche eléctrico, encontramos los sistemas de ayuda a la conducción y el vehículo autónomo, que se benefician también de las comunicaciones casi instantáneas de los sistemas IoT y lo encontramos en ejemplos como los que está desarrollando la asturiana ALSA y que han tenido su reflejo en proyectos como el del vehículo autónomo de transporte colectivo en la Universidad Autónoma de Madrid.

— Hito 6. Infraestructura de servicios.

La movilidad evoluciona en la medida en que cada vez somos más ciudadanos, mayores nuestras necesidades de movilidad y la concentración poblacional en las grandes urbes y, sin embargo, el espacio no crece, con lo que es preciso gestionar de forma inteligente, sostenible y eficaz nuestros recursos.

Una primera reflexión debe realizarse sobre los modelos que ayuden a la difusión y el asociacionismo en torno al fenómeno de la movilidad eléctrica y conectada. Asociaciones gremiales como ANFAC, FANCONAUTO, GANVAM, SERNAUTO, AEDIVE, que también dirige la patronal europea de la movilidad eléctrica AVERE en el sector de automoción; AELEC, AEE, APPA, UNEF o AOP en sector de las energías renovables; AMETIC en tecnologías digitales ... deben seguir jugando un rol protagonista en la articular de la cadena de valor industrial de la movilidad eléctrica y conectada, con mayor apoyo y colaboración público-privada y entre los distintos sectores interconectados, favoreciendo el efecto tractor de los grandes proyectos liderados por las grandes empresas españolas para incorporar el ecosistema de PYMES, Start Ups y emprendimiento, fomentando el incremento de tamaño de muchas de ellas y generando plataformas colaborativas flexibles y dinámicas para generar innovación en producto, modelos de negocio o nuevos servicios.

Por otro lado, la nueva realidad, cuyo efecto se ha acelerado con la llegada de la pandemia sanitaria fruto del COVID19, nos obliga a repensar nuestra movilidad y a salir de nuestra zona de confort para analizar cómo nos desplazamos, las herramientas que tenemos a nuestra disposición, si necesitamos un vehículo privado para movernos y si lo necesitamos, si puede ser un vehículo eléctrico.

Fruto de esta situación, han surgido nuevos modelos de negocio basados en la movilidad compartida eléctrica con coches, motos, bicicletas y patinetes, que suponen un reto y una oportunidad para los desplazamientos de personas y mercancías.

El objetivo de la movilidad compartida eléctrica, que en España se desarrolla mayoritariamente bajo el modelo de free floating (de un punto A hasta un punto B) pasa por solucionar dos problemas fundamentales en los entornos urbanos. Por un lado, reducir las emisiones contaminantes y por otro, la congestión del tráfico.

Para poder incidir en ambos efectos, la movilidad eléctrica compartida debe aportar soluciones que ayuden al ciudadano a prescindir de la propiedad de un vehículo y optar por otras soluciones intermodales que le permitan desplazarse de forma eficiente, económica y segura.

Ello implica además solucionar las necesidades de movilidad a corta, media y larga distancia, razón por la que la mayoría de los servicios de movilidad compartida no otorgan una solución global que anime a los usuarios a prescindir del vehículo privado.

Hay que tener en cuenta que en España tenemos un parque avejentado en torno a 13 años, y más de seis millones de vehículos de más de 20 años, que es el gran enemigo en términos de contaminación y que es preciso renovar o eliminar de la circulación.

Por ello, surgen nuevas propuestas basadas en una solución global que permita ofrecer con vehículos eléctricos de diversa tipología soluciones para los desplazamientos, con independencia de las distancias a cubrir.

Una propuesta de achatarramiento por kilómetros que favorezca el desarrollo de soluciones de movilidad compartida eléctrica puede ser una solución eficiente porque permite, entre otras cosas:

- El ahorro familiar, evitando los gastos de poseer un vehículo privado.
- Democratizar la movilidad, poniendo a disposición de los ciudadanos soluciones de última tecnología a un coste asequible para cualquier bolsillo.
- Eliminar parque avejentado.
- Reducir emisiones (uso de vehículos eléctricos).
- Liberar espacio público (los vehículos privados permanecen el 90% de su tiempo aparcados y un vehículo de uso compartido equivale a sacar de la circulación entre 8 y 10 vehículos privados).
- Un uso más eficiente de los vehículos (los vehículos de sharing están en uso el 80% de su tiempo).
- Mejorar la seguridad vial (la circulación de vehículos de última tecnología frente a vehículos avejentados y mal mantenidos).

Por otro lado, desde la perspectiva industrial, trasladar la compra de vehículos desde el ciudadano a las empresas no supone un problema ya que, aunque por volumen, las compras de particulares son mayores, un propietario de un vehículo tratará de alargar al máximo la compra de un vehículo nuevo, razón por la que el parque español es tan avejentado, mientras que las empresas, aunque por volumen adquieren menos vehículos, su compra es recurrente y cada tres años renuevan parque. Además, estas soluciones se enfocan a un grupo de población que no tiene por lo general intención o capacidad económica para renovar su vehículo, ya sea por uno de combustión o eléctrico, razón por la que mantiene coches con dos décadas o más de existencia.

En resumen, un futuro en el que si necesitamos viajar en coche podamos elegir el más apropiado, entre una flota eléctrica de movilidad compartida, de forma más eficiente en tiempo, energía y coste, y sin tener que fabricar un coche nuevo por persona.

- Hito 7. Superación de barreras normativas.

Las principales barreras que limitan el desarrollo de la movilidad eléctrica:

- Elevado coste económico del sistema de recarga eléctrico: Esta barrera se origina debido a la escasa demanda de coches eléctricos por parte del mercado. Hasta que no se alcance el volumen necesario que permita la viabilidad de modelos de negocio vinculados a la movilidad eléctrica, no se reducirán los costes fijos del sistema eléctrico para la infraestructura estratégica de recarga rápida.

- Indiferencia en las cuotas del impuesto de vehículos: Para incrementar el parque de los coches eléctricos en España, se contempla la posibilidad de incorporar bonificaciones.

- Falta de plazas de aparcamiento especiales: No hay establecido un mínimo de plazas de aparcamiento público equipadas con infraestructura de recarga eléctrica para los municipios de más de 20000 habitantes.

— Licitaciones públicas de renovación de flota por plazos inadecuados para las características del vehículo eléctrico y sin considerarla huella de carbono del ciclo de vida de los productos ofertados, lo que juega a favor de los vehículos fabricados en países fuertemente contaminantes.

— Lentitud en los trámites para la instalación de sistemas de recarga. Las compañías distribuidoras deberían responder en un plazo no mayor de 2 meses.

— Falta de mecanismos de aval para la financiación de renovación de flota de transporte en EELL.

Las 8 leyes susceptibles de modificación para el impulso de la movilidad eléctrica que se verían afectadas por las modificaciones son:

1. Ley del Sector Eléctrico.
2. Ley de Tráfico y Circulación.
3. Ley de Haciendas Locales.
4. Ley de Contratación Pública.
5. Ley que regula los contratos de aparcamientos.
6. Ley de impuestos especiales.
7. Real Decreto que regula las actividades de transporte, distribución y comercialización de electricidad.
8. Real Decreto que regula los gestores de carga.

El Ejecutivo ha aprobado antes del verano un Real Decreto Ley 23/2020, de 23 de junio, con medidas de impulso a las Energías Renovables que declara de utilidad pública los cargadores de coches eléctricos de alta capacidad (superiores a 250kW). Una medida que avanza en la senda para impulsar la electromovilidad, pero es necesario realizar otras modificaciones legislativas que den estabilidad a la cadena y red de valor de todos los vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables.

— Hito 8. Clústers industriales para construir la nueva movilidad.

No puede olvidarse que la transición hacia una economía descarbonizada, con vehículos eléctricos y energías renovables, es imposible sin industria básica, sin industria que produzca aluminio, acero, plásticos ... para los vehículos, para las placas solares, para los aerogeneradores...

No podemos rehabilitar viviendas más eficientes, sin cemento, y sin cemento no podemos instalar tecnología eólica. Y no podemos fabricar baterías, sin extraer litio, mineral del que España cuenta con el segundo yacimiento más importante de Europa. Industria básica, industria de minería y extractiva, con requerimientos ambientales exigentes, como son los europeos, debe ser parte inseparable de ese ecosistema industrial de cadena de valor hacia un nuevo modelo de movilidad sostenible.

Solo desde la unión, la colaboración y la puesta en común de ideas e iniciativas se podrá construir la nueva movilidad del siglo XXI.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Poner en marcha medidas económicas y legislativas que permitan constituir un ecosistema ecoeficiente y dinámico para las grandes empresas de nuestro país, las medianas empresas y los startups que haga atractiva la decisión de fabricar modelos de vehículos eléctricos a ojos de las multinacionales.

2. Elaborar, en el plazo de 6 meses, una convocatoria pública de concurrencia competitiva, bien dotada económicamente, que tenga por objeto favorecer la I+D+i de la industria especializada vinculada a la cadena y red de valor de la movilidad eléctrica.

3. Explorar cambios legislativos en la ley de subvenciones para las futuras convocatorias asociadas al sector industrial (préstamos participativos, participación en el capital social de los nuevos proyectos industriales, etc.).

4. De cara al próximo ejercicio presupuestario, crear un Fondo de Apoyo a la Inversión Industrial Productiva, que permita una gestión unificada con los recursos necesarios para dotar de mayor eficiencia y flexibilidad todas las funciones vinculadas a la concesión y seguimiento del «Programa Reindus» del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Para ello, entre otras medidas, se procederá a analizar la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 36

creación de un programa microREINDUS para potenciar el emprendimiento industrial, más adecuado a este tipo de empresas de nueva creación.

5. Seguir mejorando el programa de Reindustrialización y Fortalecimiento de la Competitividad Industrial, también conocido como «Programa Reindus», adaptándolo al «Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote de COVID-19», que introduzca un apartado específico para ayudar a la financiación de la industria del retrofitting.

6. Favorecer política y socialmente la implantación en nuestro país de fábricas de baterías con una capacidad superior a 500 GWh, así como toda la cadena de valor de la industria básica y la minería vinculada al desarrollo de la movilidad eléctrica y conectada.

7. Apostar por la recarga por inducción dinámica mediante el diseño de una red de infraestructura asociada.

8. Trabajar por la densificación de los puntos de recarga estática, eliminando las barreras administrativas que impiden su desarrollo.

9. Romper con las barreras legislativas asociadas a la movilidad eléctrica, modificando o elaborando aquellas normativas que afectan directamente a su uso y/o implantación.

10. Invertir en infraestructuras de recarga dinámicas, siguiendo el ejemplo de países del norte de Europa que ya son referentes en este tipo de modos de recarga.

11. Incluir dentro de los Planes Nacionales de I+D+i una línea específica de financiación relativa a la «Conectividad en la Movilidad Eléctrica», el futuro de la red de valor de la movilidad eléctrica integrada en redes inteligentes y modelos de Smart cities.

12. Incentivar la renovación de los parques públicos de transporte de nuestro país hacia la movilidad eléctrica y conectada.

13. Promover soluciones de movilidad compartida eléctrica que refuercen la intermodalidad en el transporte y ofrezcan soluciones eficientes al uso de vehículos privados, que permanecen el 90% de su tiempo parados.

14. Centralizar el programa MOVES al objeto de garantizar la equidad territorial, la operatividad y la igualdad de todos los españoles.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Guillermo Mariscal Anaya, Elena Castillo López y Tristana María Moraleja Gómez**, Diputados.—**Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001653

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Plural, a instancia del diputado del Bloque Nacionalista Galego (BNG) Néstor Rego Candamil, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley por la que se insta al Gobierno a adoptar de inmediato un calendario para la intervención pública de Alcoa para su debate en la Comisión de Industria, Comercio y Turismo.

Exposición de motivos

El juicio que decidirá si se aplican medidas cautelares a Alcoa ha dado comienzo en el Tribunal Superior de Xustiza de Galiza. Si este órgano judicial decide adoptar medidas cautelares se frenará la ejecución de los despidos hasta que se resuelva si el expediente de despido colectivo es nulo. De dictarse una resolución favorable, se lograría la paralización de los despidos y las 524 personas trabajadoras amenazadas de forma directa con la pérdida de su puesto de trabajo lograrían un poco más de tiempo. Sin embargo, no evitará el inminente cierre de la fábrica y con él, la desaparición de miles de puestos de trabajo y el desastre económico para toda la comarca de A Mariña.

La solución al cierre de Alcoa no vendrá de la mano de las decisiones judiciales y resulta preocupante que, tanto la Xunta como el Ministerio, se inhiban de actuar y se limiten a esperar la decisión de los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 37

Tribunales en lugar de tomar la iniciativa y dar una salida política a la situación, la única salida posible al conflicto en este momento.

Hace tan solo dos semanas se aprobaba en el Congreso de los Diputados una iniciativa instando al Gobierno del Estado a iniciar, de fracasar las negociaciones para la venta de Alcoa, la intervención pública para salvar los puestos de trabajo y evitar la parada de las cubas. Esta propuesta, presentada por iniciativa del BNG, fue apoyada por el voto favorable de los dos partidos del Gobierno, PSOE y UP, y también por el PP, que ostenta la presidencia de la Xunta de Galiza. El momento de esa actuación ha llegado, la única posibilidad para salvar este sector estratégico de la economía del Estado y miles de puestos de trabajo es la intervención pública.

Ahora resulta evidente para todas las partes implicadas (organizaciones sindicales, Xunta de Galiza y el propio Ministerio) que Alcoa nunca tuvo la intención de vender y que durante el proceso de negociación incurrió en muchas irregularidades. Si las cubas se paran la situación será irreversible y se eliminaría cualquier opción de continuar con la producción de aluminio. La paralización de las cubas significaría un daño irreversible de las capacidades productivas y lastraría una solución de futuro. Con la decisión de cerrar y parar la producción, Alcoa intenta impedir la continuidad de la actividad sin importarle el desastre industrial y laboral, tanto para A Marina como para el conjunto de Galiza, tanto en la planta principal como en las empresas auxiliares que de ella dependen.

En conclusión, la solución sólo puede venir de la mano de una actuación política decidida de los Gobiernos implicados, el de la Xunta de Galiza y el del Estado. Es imprescindible que se fije de forma inmediata fecha para la reunión de la Mesa Multilateral y que se concrete un calendario para la intervención efectiva de Alcoa.

Por todo lo expuesto anteriormente, se presenta por el BNG la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno del Estado a fijar de forma inmediata la fecha de la próxima reunión de la Mesa Multilateral y a concretar un calendario para la intervención pública de Alcoa evitando así el cierre de la fábrica y el despido de miles de personas trabajadoras que supondría un total desastre social y económico de la comarca de A Mariña y del conjunto de Galiza.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Néstor Rego Candamil**, Diputado.—**Laura Borràs Castanyer**, Portavoz Adjunta del Grupo Parlamentario Plural.

161/001654

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a la implantación urgente de medidas de prevención y control sanitario homogéneas y eficientes en los puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias que favorezcan la restauración de la conectividad y la movilidad internacional y el restablecimiento de la confianza y la seguridad de los viajeros para su debate en la Comisión de Industria, Comercio y Turismo.

Exposición de motivos

En 2019, España recibió 83,7 millones de turistas internacionales, incrementándose las llegadas en un +1,1% con respecto al año anterior, valores con los cuales nuestro país afianzó nuevamente su liderazgo internacional indiscutible, batiendo un récord absoluto en la serie histórica después de haber adelantado ya desde 2018 a EEUU en cuanto al número de llegadas recibidas. Cabe recordar que del total de esta cifra de llegadas, nuestros principales mercados emisores —Reino Unido, Alemania y Francia—, concentran más de 40 millones de turistas, correspondiendo el volumen restante a otros mercados europeos con especial protagonismo de Italia, Portugal o Irlanda, así como de otros mercados lejanos donde destacaron EEUU y Rusia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 38

No obstante, las consecuencias negativas de gran alcance derivadas de la pandemia que vienen afectando a todo el mapa mundial desde marzo han provocado una crisis sin precedentes en la historia del turismo que amenaza a corto y medio plazo la supervivencia de una industria que venía representando un 10,3% del PIB global, emplea a uno de cada diez trabajadores (330 millones de empleos) y genera uno de cada cuatro nuevos puestos de trabajo. En efecto, en el actual escenario, casi un centenar de países han restringido por completo los viajes impidiendo la entrada de turistas internacionales y en el caso concreto de España —donde su sector turístico aporta un 12% PIB y emplea a más de 2,5 millones de trabajadores en alta laboral a la Seguridad Social—, más de 160 países han impuesto restricciones de diferente intensidad a la movilidad con respecto a España, lo cual se viene traduciendo en la práctica en una importante parálisis del normal funcionamiento de los flujos turísticos de la segunda potencia mundial.

Así las cosas, entre enero y septiembre de este año, España recibió 18,3 millones de pasajeros internacionales, un -75,3% menos de tráfico que en el mismo periodo del año anterior y el número total de asientos previstos en vuelos internacionales para el último trimestre de 2020 decrece casi un 40% respecto al mismo trimestre del año anterior. Asimismo, según el último informe de Eurocontrol, en estos momentos, España ocupa la tercera posición en Europa, únicamente por detrás de Reino Unido y Alemania, en pérdida de vuelos, con una disminución de su tráfico con impacto cifrado en 150 millones de pasajeros.

Por lo anterior, en la medida en que gradualmente se encuentre estabilizado el control de la actual crisis sanitaria y dada nuestra alta dependencia de la conectividad y la libertad de tránsito, resulta primordial a la hora de sentar las bases para la reconstrucción del sector turístico, conseguir reactivar cuanto antes la caída temporal de la demanda internacional que constituye la médula del modelo turístico español.

Desde esta perspectiva, en la actual coyuntura que atraviesa la industria mundial de viajes y turismo, resulta crítico y vital que el conjunto de los Gobiernos y los operadores de la industria trabajen conjuntamente para acelerar paulatinamente la reapertura de las fronteras con seguridad, aportando un caudal de confianza, tranquilidad, transparencia y predictibilidad a los viajeros mediante medidas de control sanitario eficaces desplegadas fundamentalmente en las estaciones portuarias y aeroportuarias con las que se evite de un lado, la propagación del virus y en paralelo, posibiliten la recuperación de uno de los vectores de desarrollo socioeconómico y renunciando en cualquier caso a discriminaciones injustificadas entre destinos.

A día de hoy, en medio de la encrucijada de la segunda ola de coronavirus que sacude al mundo, mientras no se halle una solución sanitaria efectiva al virus, resulta indiscutible que la única vía de hacer revivir la economía turística pasa inexorablemente por recobrar la confianza de los turistas y consumidores con coherencia mediante la apuesta por acciones concretas que puedan proteger millones de vidas y empleos como son entre otras, la aplicación de protocolos comunes en forma de test sistemáticos de detección de Covid-19 a los viajeros y la creación de corredores seguros regionales, iniciativas todas ellas, cuya adopción el Grupo Parlamentario Popular viene solicitando desde el pasado mes de abril al Gobierno de España de forma reiterada al igual que el conjunto de agentes y operadores del sector turístico español.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a la adopción inmediata de las siguientes medidas:

— Promover a nivel comunitario la paralización de cualquier tipo de barreras al libre tránsito bajo criterios sanitarios objetivos y no discriminatorios que posibiliten la recuperación de la conectividad global perdida desde el inicio de la pandemia y por ende, la reactivación de los flujos de demanda turística internacional mediante el desarrollo de corredores de tránsito de viajeros seguros.

— Priorizar la adopción concertada, en el ámbito de la Unión Europea hasta la superación de la crisis sanitaria, de medidas y fórmulas equilibradas y flexibles bajo un enfoque regional como único mecanismo para evitar la imposición de restricciones a los viajes seguros y preservar el principio de movilidad entre los Estados Miembros.

— Refuerzo de la Sanidad exterior (sanitarios) para garantizar el funcionamiento del primer eslabón en el control de los protocolos anti Covid-19.

— Lograr activar cuanto antes un protocolo de prueba internacional estandarizado aplicable al tráfico de pasajeros y tripulaciones en los espacios portuarios y aeroportuarios, AVE, etc., destinado a la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 39

introducción obligatoria de pruebas de detección de Covid-19 fiables en origen o destino (en este segundo caso, mediante coste asumido por el Gobierno de España), así como la aplicación de aquellos sistemas técnicos de rastreo pertinentes y salvaguardando en todo caso, la salud pública y la seguridad de visitantes, residentes y trabajadores de la industria turística española en su conjunto.

— Implantar las medidas de seguridad sanitarias y un protocolo específico en los corredores de viajeros (COVID FREE), tanto internacional como nacional e interinsular.

— Garantizar mientras tanto en cualquier caso a los viajeros un servicio de realización masivo y sistemático de pruebas rápidas y asequibles de antígenos, preferiblemente antes de embarcar (para el supuesto de destinos donde se requiera como condición de entrada una prueba diagnóstica de coronavirus con resultado negativo hecha dentro de un máximo de 12 horas previas), así como a la llegada procedente de áreas de alto riesgo mediante la habilitación de áreas especiales dentro de las instalaciones de la red de aeropuertos de interés general gestionada por Aena.

— Refuerzo de las medidas de desinfección de las instalaciones portuarias y aeroportuarias haciendo hincapié en los controles de seguridad y la utilización de las bandejas portaobjetos que se utilizan en el mismo, obligando a un solo uso por pasajero.

— Proponer en el seno de la Unión Europea la posibilidad de adoptar un sistema en materia de reconocimiento mutuo de resultados y la creación de un único formulario europeo.

— Abordar proactivamente desde el Gobierno de España una estrategia diplomática con resultados tangibles centrada especialmente en nuestros mercados consolidados a fin de eliminar cuarentenas y otras barreras y poder así lograr acuerdos de reciprocidad con otros territorios con evolución epidemiológica análoga.

— En materia de conectividad, continuar bonificando toda clase de tasas aeroportuarias como mínimo en un -25% para incentivar la captación de tráfico aéreo y descargar los costes de las compañías aéreas en el contexto de la peor crisis de la historia de la aviación comercial mundial.

— En paralelo, de manera temporal impulsar el estudio de la creación de una línea de incentivos dirigida a la industria aérea autorizada por las autoridades comunitarias para lograr que los operadores recobren capacidad aérea y aumenten sus programaciones de operaciones.

— Contribuir a explorar la posibilidad de establecer corredores sanitarios entre centros financieros europeos que posibiliten recuperar y restaurar la actividad de destinos urbanos como Madrid o Barcelona, entre otros, fuertemente posicionados hasta ahora en el segmento MICE y que se encuentran más penalizados por la actual coyuntura sanitaria.

— Singularizar esfuerzos desde Turespaña sobre aquellos territorios seguros de Covid-19, mediante el despliegue de una potente estrategia de promoción e información destinada a trabajar el reposicionamiento competitivo de estos destinos bajo parámetros de confianza, máximo nivel de seguridad sanitaria y calidad turística con la finalidad de incrementar la rentabilidad de los mismos bajo el sello de la Marca España.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Agustín Almodóbar Barceló, Elvira Velasco Morillo e Isabel María Borrego Cortés**, Diputados.—**Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001663

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Socialista, de conformidad con el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la recuperación, transformación y resiliencia del sector industrial en España, para su debate en la Comisión de Industria, Comercio y Turismo.

Exposición de motivos

El pasado 21 de julio de 2020, los líderes de la UE alcanzaron un histórico acuerdo para la creación de un plan de recuperación europeo ante la pandemia por la COVID-19. Un nuevo instrumento de recuperación, conocido como Next Generation EU, en cuya negociación y final aprobación el Gobierno de España ha tenido esta vez un papel protagonista.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 40

Según dicho acuerdo de los 27 Estados miembros, el fondo estará dotado con 750000 millones de euros para el período 2021-2024, de los que más de la mitad (390000 millones de euros) serán ayudas directas y el resto créditos. En el caso de nuestro país le corresponderán 140 mil millones de euros, de los que más de la mitad (72700 millones de euros) se darán en forma de ayudas directas.

La importancia del Next Generation EU no radica solo en su cuantía y en su financiación mayoritaria vía transferencias, sino también en su ambicioso plan de inversiones para potenciar tanto la recuperación como la resiliencia de la economía europea. Un plan de inversiones con perspectiva de medio plazo y estructurado en tres pilares:

1. Apoyar a los Estados miembros en su recuperación: Mecanismo de Recuperación y Resiliencia; ayuda para la recuperación refuerzo de la cohesión territorial (REACT UE); Programas de Desarrollo Rural reforzados y un Mecanismo para la Transición Justa reforzado.
2. Relanzar la economía y apoyo a la inversión privada: con un Instrumento de Apoyo a la Solvencia; InvestEU reforzado y un Instrumento de Inversiones Estratégicas.
3. Extraer enseñanzas de la crisis: con un nuevo Programa de Salud; RescEU reforzado y programas reforzados de investigación, innovación y acción exterior.

Pero esta respuesta para movilizar inversiones cuenta un segundo elemento, como es el presupuesto europeo acordado para el período 2021-2027, el Marco Financiero Plurianual reforzado, dotado con 1,1 billones de euros. Por tanto, la capacidad financiera total del presupuesto será de 1,85 billones de euros, destinada no solo a apoyar a los Estados miembros a paliar los efectos de la COVID-19, sino a una transformación productiva para una industria europea más resiliente y orientada a una doble transformación ecológica y digital. Una reindustrialización a su vez coherente con la Comunicación de la Comisión Europea Por un Renacimiento Industria Europea, de 2014.

En este sentido, el Gobierno de España trabaja ya en un Plan Nacional de Recuperación, Transformación y Resiliencia, en línea con el Next Generation EU, orientado a la reindustrialización de nuestra economía. Un Plan que permita revertir una tendencia de décadas de reducción del sector industrial en el PIB.

Dicho Plan fija, en primer lugar, la necesidad de reindustrializar y relocalizar producciones siempre que esto sea posible, para recuperar así la autonomía estratégica industrial en la UE y también de la industria española, a la par que se reconstruye el tejido industrial afectado por la crisis.

En segundo lugar, el Plan plantea medidas para acelerar las inversiones en digitalización y sostenibilidad ecológica como vectores de transformación y mejora de competitividad de nuestra economía.

Y, en tercer lugar, plantea la necesidad de apuntalar el mercado único europeo, destino mayoritario de nuestra producción industrial. Es necesario, por tanto, que este funcione como palanca de recuperación económica de España y de la UE.

Para ello, se están analizando nuevos instrumentos de política industrial que estén enfocados a la creación de empleo de calidad y de reactivación económica. Y unos instrumentos de política industrial guiados a su vez en cuatro grandes vectores impulsores del crecimiento, en línea con las directrices emanadas de la UE:

- Transición ecológica.
- Digitalización
- Resiliencia de nuestra economía, y
- Aumento de la autonomía estratégica industrial.

Al respecto será asimismo necesario definir unos nuevos instrumentos de apoyo a Proyectos de Innovación, tanto de procesos y de organización, como de proyectos para la transición ecológica y digital de la industria.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 41

Por todo ello el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Defender el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado 2021 para su aprobación en las Cortes, y que sirva para dotar de recursos para impulsar la recuperación económica del país y permita canalizar en sus programas los recursos del Programa Next Generation EU.
2. Crear un Fondo de Apoyo a la Inversión Industrial Productiva, que permita una gestión unificada con los recursos necesarios para dotar de mayor eficiencia y flexibilidad todas las funciones vinculadas a la concesión y seguimiento del tradicional programa de reindustrialización del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.
3. Implementar un nuevo programa centrado en el emprendimiento industrial, con el punto de mira centrado en las pymes.
4. Apoyar la creación de infraestructuras industriales sostenibles, tales como enlaces o nodos von puertos, parques o zonas logísticas y parques o polígonos, que mejoren la eficiencia del sector industrial.
5. Implementar proyectos de colaboración entre agentes de la cadena de valor de la automoción para el diseño, producción y validación de soluciones de conectividad y automatización de los vehículos, impulsando con ello la industria de componentes del sector automoción, y apoyando a sus suministradores y centros tecnológicos para el desarrollo de nuevas soluciones de digitalización.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de noviembre de 2020.—**Alejandro Soler Mur, Adolfo Pérez Abellás, Sandra Guaita Esteruelas, Juan Bernardo Fuentes Curbelo, Cristina López Zamora, Ana María Botella Gómez, María Luisa Faneca López, Patxi López Álvarez, María Ángeles Marra Domínguez, César Joaquín Ramos Esteban, Germán Renau Martínez, María del Pilar Rodríguez Gómez y Juan Francisco Serrano Martínez**, Diputados.—**José Zaragoza Alonso y Rafael Simancas Simancas**, Portavoces del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

161/001648

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Dña. Macarena Olona Choclán, D. Ricardo Chamorro Delmo, Dña. M.ª Magdalena Nevado del Campo, D. Rubén Darío Vega Arias, D. Manuel Mariscal Zabala, D. Ángel López Maraver y D. Luis Gestoso de Miguel, en sus respectivas condiciones de Portavoz Adjunta y Diputado del Grupo Parlamentario VOX (GPVOX), al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentan la siguiente Proposición No de Ley instando al Gobierno a la defensa y promoción del sector circense, para su discusión en la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Primero. El circo es el espectáculo más antiguo del mundo. China, Grecia, India o Egipto dieron lugar hace 3 000 años a los primeros malabaristas, contorsionistas y equilibristas. Los historiadores señalan el origen del circo en la Europa medieval, con la figura de los saltimbanquis que, junto con cómicos, juglares y titiriteros, mostraban sus saltos y acrobacias entre canciones, farsas y otras actividades en plazas, palacios y escenarios improvisados.

Los primeros circos modernos se remontan al Circo Criollo y el Circus Hippodrome. El primero de ellos nace en Argentina y en Uruguay en el siglo XVIII, concretamente en 1757, con identidad propia, ya que sus artes se diferencian de las del circo europeo. Por su parte, en 1768 surge el Circus Hippodrome en Londres, en cuyo escenario circular y al aire libre, rodeado de tribunas de madera, se llevaban a cabo carreras de caballos, obras de teatro, acrobacias y actos de equilibrismo.

Segundo. Desde hace siglos, el circo es parte del imaginario colectivo, mágico testigo de nuestra infancia. Sin embargo, tras la ilusión que despierta el espectáculo en los pueblos o ciudades visitadas, hoy el sector circense es la cara de la desesperanza. La epidemia ocasionada por el Virus SARS-CoV-2

(Covid-19) amenaza con la ruina de la industria si no se toman medidas. Las 2 500 familias que viven del sector —un total de 10 000 artistas— llevan desde el mes de marzo sin recibir ingresos. En la geografía española, de los 40 circos, solo tres han podido desplegar sus carpas. Las precauciones adoptadas en estos casos incluyen la reducción del aforo al 50 %, la exigencia del uso de mascarilla para los espectadores, distancia de seguridad entre butacas, puntos de desinfección, toma de temperatura a la entrada y la contratación de vigilantes de seguridad. Sin embargo, los ayuntamientos no autorizan los espectáculos, incluso para el caso de actuaciones sin carpa —al aire libre—. Mientras tanto, los gastos de estas pequeñas empresas se mantienen constantes: la alimentación de los animales, gastos asociados a los recintos dónde éstos se desarrollan, veterinarios, seguros de vehículos, etc.

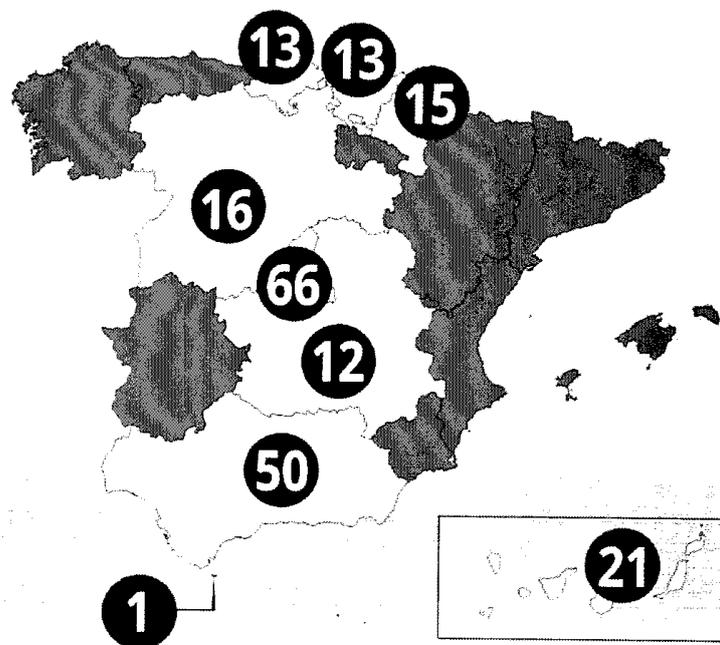
Tercero. A la crisis económico-sanitaria, se unen otros contingentes. Según Ecologistas en Acción, los circos con animales se reducen un 82 % en España en sólo cinco años¹; pasando de 34 en el año 2014 a tan solo 4; cifra que se eleva a 7 según fuentes del sector. La primera comunidad autónoma en prohibir los circos con animales fue Cataluña en el año 2015, seguida de Baleares, La Rioja, Galicia, Murcia, la Comunidad Valenciana, Aragón, Extremadura y Asturias. Algunas de estas autonomías no permiten ningún espectáculo con animales mientras otras impiden aquéllos con especies salvajes. Asimismo, son casi 200 los municipios españoles que se han declarado «libres de circos con animales salvajes», aprobando mociones o modificando las ordenanzas municipales para dejar de autorizarlos.

Nueve comunidades autónomas y alrededor de 200 municipios prohíben los circos con animales
europapress.es

Leyenda

- Prohibición a nivel autonómico
- Municipios con prohibición a nivel municipal

Fuente: InfoCircos (2019)



A la larga lista de territorios que vetan los espectáculos con animales, se suman las presiones ejercidas por las organizaciones animalistas que amenazan reacciones en el resto de regiones.

A pesar de no existir en España ninguna condena judicial por maltrato animal ni trato vejatorio por parte de la industria del circo, se puede y debe garantizar el respeto de los animales. Para avalarlo, bastaría con aprobar un sistema nacional de certificación de calidad circense que permitiera, de un lado, la supervisión y control por parte de las comunidades autónomas de las obligaciones relacionadas con el bienestar animal y, de otro lado, generase confianza en la población por la constatación del cumplimiento de los requisitos de cuidado de los animales utilizados en estos espectáculos, mientras evita la estigmatización generalizada que se está llevando a cabo por parte de algunos lobbies.

Cuarto. Los circos con animales no se han podido beneficiar del paquete de ayudas de la Administración específicas para este arte. Sin embargo, el Gobierno, en contestación a la pregunta escrita realizada por el Grupo Parlamentario VOX, se ha comprometido a «incrementar las (ayudas) dirigidas al Circo de forma extraordinaria, tanto al circo de carpa como al de creación escénica en sala». Estas ayudas

¹ GREGORY, J. (2020). Los circos con animales se reducen un 82 % en España. Cadena Ser. Recuperado de: https://cadenaser.com/ser/2020/01/01/ciencia/1577875555_929187.html.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 43

son imprescindibles con carácter urgente, siendo necesario extenderlas también, como venimos diciendo, a aquellos establecimientos que incluyen animales o espectáculos con animales.

Quinto. Por lo tanto, es preciso defender y promover el sector circense, adoptando decisiones que ayuden a la celebración de los espectáculos en las mismas condiciones de seguridad que otras actividades culturales, evitar el estrangulamiento del sector mediante ayudas dirigidas al circo de forma extraordinaria, así como aprobar un sistema de certificación de calidad que suponga un impulso de un sector que quiere desplegar su carpa.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario VOX presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Defender y promover el sector circense como parte de nuestra cultura nacional, adoptando medidas que permitan la celebración de espectáculos circenses con las debidas garantías socio-sanitarias.

2. Incrementar las ayudas dirigidas al Circo en el marco de la crisis económico-sanitaria, comprendiendo asimismo las dirigidas a aquellos establecimientos que incluyen animales o espectáculos con animales.

3. Promover un sistema de certificación de calidad circense que permita la supervisión y control por parte de las comunidades autónomas de las obligaciones relacionadas con el bienestar animal y, de otro lado, generar confianza en la población por la constatación del cumplimiento de los requisitos de cuidado de los animales utilizados en estos espectáculos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Ricardo Chamorro Delmo, María Magdalena Nevado del Campo, Rubén Darío Vega Arias, Manuel Mariscal Zabala, Ángel López Maraver y Luis Gestoso de Miguel**, Diputados.—**Macarena Olona Choclán**, Portavoz del Grupo Parlamentario VOX.

161/001660

A la Mesa de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

Don Isidro Martínez Oblanca, Diputado de FORO, integrado en el Grupo Parlamentario Mixto del Congreso, al amparo del reglamento de la Cámara presenta, para su debate en Comisión, la siguiente Proposición no de Ley referente al proyecto de Real Decreto por el que se establecen normas para la nutrición sostenible en los suelos agrarios, y a las irreversibles consecuencias para miles de explotaciones agroganaderas derivadas de su aplicación.

Exposición de motivos

El desarrollo rural de los pueblos y aldeas de la Cornisa Cantábrica (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco) tiene un componente esencial muy ligado al sector agroganadero. No es el único sector sobre el que debe girar el desarrollo rural o la supervivencia económica, pero es muy importante para miles de poblaciones que se están quedando paulatinamente vacías.

Resulta por ello urgente detener la continua caída de población en esta parte de España y evitar el grave problema del despoblamiento territorial, así como corregir las desigualdades sociales y económicas de sus zonas rurales.

El proyecto de Real Decreto por el que se establecen normas para la nutrición sostenible en los suelos agrarios, concebido por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, tal y como está redactado, no detendría ese retroceso poblacional debido al incremento de costes y caída de productividad que a buen seguro supondrá para las explotaciones ganaderas, con el consiguiente e indeseable deterioro de renta agraria. Al revés: aumentaría la despoblación como secuela del cierre de explotaciones que no podrán asumir los gastos derivados de la compra de equipamientos para atender las nuevas medidas contempladas para la nutrición sostenible en los suelos agrarios.

En el caso concreto de la Cornisa Cantábrica, su orografía es muy accidentada y minifundista, lo que dificulta notablemente realizar las tareas agrarias con maquinaria de grandes dimensiones como las que se aconsejan en la presente norma sin considerar esta realidad. En el caso de Asturias, por ejemplo, el 90% de suelo fértil tiene una inclinación superior al 10%.

Desde el año 1995, en el Principado de Asturias, las nuevas granjas y todas aquellas que solicitan ayudas a la PAC, habilitan fosas para acumular purines, lo que contribuye a minimizar el amoníaco que conlleva a la hora de usarlos como abonos. Mas de un cuarto de siglo llevan los ganaderos aplicando técnicas sostenibles en la eliminación de los residuos, no esparciendo estiércoles ni purines cuando la tierra receptora esté saturada de agua, inundada, helada o cubierta de nieve y utilizando compuestos químicos que se añaden a los purines para reducir las emisiones de amoníaco. Todas ellas son prácticas recomendadas actualmente desde Europa que se vienen aplicando tradicionalmente reduciendo así las emisiones de amoníaco a la atmósfera.

Por otra parte, la concienciación en defensa del medio ambiente ha ido constante en aumento desde hace muchos años, y en estos momentos, es total en el sector ganadero. El Real Decreto RD 1378/2018, de 8 de noviembre avanzó en la necesidad de minimizar la producción de gases contaminantes, indicando como vía para conseguirlo, entre otras medidas, la prohibición del uso de los sistemas de aplicación de purines de abanico, plato o cañón, que son, exactamente, los medios comúnmente utilizados por los ganaderos asturianos. Asimismo, en este proyecto de Real Decreto se señala en su artículo tercero la potestad de las Comunidades Autónomas para establecer excepciones al mismo. Varias Comunidades Autónomas de la Cornisa Cantábrica han mantenido la excepcionalidad a esta norma, tal es el caso de Asturias que excluía de la aplicación de la norma al 91,31% de la superficie declarada en la PAC, que totaliza 186582,84 hectáreas. Dicha excepcionalidad estaba justificada en el Principado mediante su Resolución de 14 de marzo de 2019, de la Consejería de Desarrollo Rural y Recursos Naturales, de segunda modificación de la Resolución de 5 de junio de 2015, de la Consejería de Agroganadería y Recursos Autóctonos, por la que se establecen las normas reguladoras de la condicionalidad que deben cumplir los beneficiarios que reciban pagos directos, determinadas primas anuales de desarrollo rural, o pagos en virtud de determinados programas de apoyo al sector vitivinícola.

En el apartado A de su anexo, se indica que la aplicación de purín en las superficies agrícolas no podrá realizarse mediante sistemas de plato o abanico ni cañones. No obstante, teniendo en cuenta las características específicas de del Principado (con una orografía complicada, el tamaño de las parcelas, la pendiente, pequeñas explotaciones, condiciones climáticas y tratamientos posteriores), se establecen las siguientes excepciones a la prohibición del uso de sistemas plato o abanico y cañones en la aplicación de purines:

- Cuando se trate de recintos SIGPAC de tamaño no superior a 0,5 hectáreas.
- Cuando se trate de recintos SIGPAC con pendientes medias superiores al 10% e inferiores al 20%.

En el caso de parcelas en las que la pendiente media sea superior al 20%, con carácter general no se podrá realizar dicha aplicación. No obstante, teniendo en cuenta la orografía de Asturias y el número de parcelas afectadas, agrupadas por municipios, se exceptúan las que pertenezcan a municipios declarados como zonas de montaña, y que figuran en el anexo a la presente Resolución.

— Cuando el resto de las parcelas agrícolas de la explotación (descontadas las parcelas incluidas en las dos primeras excepciones), representen una superficie inferior al 50% de la superficie total neta de la explotación, o no supere 2 ha.

— Cuando los purines procedan de explotaciones de ganado bovino con almacenamiento en fosa estanca y cubierta, y la aplicación se lleva a cabo en días con una temperatura media inferior a 12 °C, según la estación de la AEMET más próxima a la explotación.

— Cuando se trate de parcelas agrícolas en las que se realice un tratamiento posterior, mediante enterramiento con arado de vertedera o cultivador, dentro de las 12 horas siguientes a la aplicación.

Por lo expuesto, el diputado de FORO, Isidro Martínez Oblanca, integrado en el Grupo Parlamentario Mixto del Congreso formula ante la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación la siguiente

Proposición no de Ley

«La Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Eliminar del proyecto de Real Decreto por el que se establecen normas para la nutrición sostenible en los suelos agrarios, todas aquellas medidas que resultan muy perjudiciales para las legítimas

expectativas del mundo rural de las Comunidades Autónomas de la Cornisa Cantábrica (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco) ligadas a las actividades agropecuarias.

2. Atender las alegaciones al referido proyecto de Real Decreto formuladas por diferentes gobiernos autonómicos, sindicatos agroganaderos, ganaderos y particulares, a fin de que sean consideradas en la redacción final de la futura norma y valoradas aquellas otras disposiciones que promuevan la aplicación de la nueva regulación a la realidad peculiar del sector agropecuario de la Cornisa Cantábrica.

3. En defensa de los intereses de los agroganaderos, incorporar en la futura norma aquellas medidas de aplicación de productos o materiales orgánicos u órgano-minerales incluidos residuos que atiendan las previsiones autonómicas permitiendo su adecuado encaje en las competencias autonómicas en la materia.

4. Tener en cuenta en la redacción final del Real Decreto por el que se establecen normas para la nutrición sostenible en los suelos agrarios, aquellas medidas de mitigación en la aplicación de productos fertilizantes que incluyan los sistemas de plato, abanico o cañones, atendiendo las excepcionalidades previstas en las normativas de las Comunidades Autónomas.

5. Evaluar, antes de la aprobación definitiva del texto del Real Decreto por el que se establecen normas para la nutrición sostenible en los suelos agrarios, los severos impactos negativos que acarrearán para las zonas rurales con grave repercusión de la norma, tal y como está redactada, sobre el mundo rural y su inestimable función vertebradora del territorio. La afección que la norma supondría se reflejaría en términos de despoblación e incremento de costes, así como desplome de productividad de las explotaciones ganaderas, y de peligroso deterioro de la renta agraria.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de noviembre de 2020.—**Isidro Manuel Martínez Oblanca**, Diputado.—**Sergio Sayas López**, Portavoz Adjunto del Grupo Parlamentario Mixto.

161/001665

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Dña. Macarena Olona Choclán, D. Ricardo Chamorro Delmo, Dña. Magdalena Nevado del Campo, Dña. Lourdes Méndez Monasterio, D. Rubén Darío Vega Arias, D. Manuel Mariscal Zabala, D. Luis Gestoso de Miguel, D. Pedro Requejo Novoa y D. Ángel López Maraver, en sus respectivas condiciones de Portavoz Adjunta y Diputados del Grupo Parlamentario VOX (GPVOX), al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentan la siguiente Proposición No de Ley para la elaboración de un Plan Nacional de Regadíos que contemple su mejora y modernización, para su discusión en la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Primero. El regadío es uno de los pilares básicos del desarrollo rural y regional. El regadío dinamiza un territorio y tiene efectos beneficiosos en los ámbitos económico, social y medioambiental. Es más, contribuye de forma excepcional a la cohesión y estabilidad social ya que genera una fuerte demanda de mano de obra y favorece el intercambio comercial de productos e insumos, incide en la renta y la economía de un territorio, asienta población, genera empleo y produce una revaloración de los productos.

Además, el regadío sostenible crea patrimonio cultural. Los mosaicos de parcelas que caracterizan los ecosistemas agrarios ganan variedad y color cuando se riegan; las acequias y canales son elementos paisajísticos ricos en diversidad y característicos del regadío; o los ingenios y las estructuras hidráulicas que son a menudo tesoros de la ingeniería y que completan nuestro paisaje como es el Canal de Castilla o las aceñas de Zamora. La sociedad valora esta diversidad paisajística y prueba de ello son los intentos de proteger estas construcciones.

Por ello, ni el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ni el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico (MITECO), en sus respectivas competencias sobre los regadíos y la gestión del agua en España, se pueden desentender de las políticas de incremento de la eficiencia de nuestros regadíos porque son la principal y más importante medida para ahorrar agua, como se ha demostrado en los últimos veinticinco años.

Segundo. El regadío juega un papel fundamental a la hora de abordar los desafíos de seguridad alimentaria y del sector agroalimentario español. España es el segundo país del mundo con más

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 46

porcentaje de regadío a goteo y con más porcentaje de superficie modernizada, pese a los ataques de determinadas organizaciones ecologistas.

En concreto, según datos del MAPA y la Encuesta de Superficies y Rendimientos de Cultivos (ESYRCE), la superficie total de regadío es de 3828747 hectáreas. La superficie de riego localizado ya supera la mitad de la superficie con 2032755 hectáreas (53,09%); la superficie de riego por gravedad es casi una cuarta parte del regadío con 902163 hectáreas (23,56%); y la superficie de riego por aspersión con 572219 hectáreas (14,95%) y de riego automotriz con 321609 (8,40%). 317509 hectáreas conforman el cuarto restante. Por tanto, la superficie de regadío en España, durante 2019, se elevó un 1,44% respecto a 2018 y un 2,55% respecto a 2017.

Es más, en estos últimos diez años, la superficie de regadío en España se ha incrementado en 400000 hectáreas (sobre todo en la parte sur de España), mientras que la superficie de regadío por gravedad se ha reducido en 175000 hectáreas (en especial, en Aragón, Cataluña y Navarra).

Desde hace tiempo es sabido que la extensión de los regadíos conlleva un aumento de la producción agraria y, por consiguiente, un crecimiento de la población y del desarrollo económico. La consecución de una mayor producción por unidad de factor productivo empleado (especialmente por unidad de agua usada) ha resultado decisiva para garantizar el mantenimiento de la producción del sector agrario español.

Así pues, dado que el crecimiento de la producción agraria como garante de la seguridad alimentaria no parece que pueda sustentarse en un aumento de los recursos, sino en el aumento de la productividad agraria, es necesario una expansión del área regada y una mejor disponibilidad de agua (tanto en el espacio como en el tiempo), así como una mayor eficiencia en el uso de los recursos. Y ninguno de estos factores de crecimiento resultará fácil por lo que se requieren reformas institucionales y políticas complejas.

Tercero. Además, las mejoras de los regadíos encajan perfectamente en los objetivos de recuperación de la Unión Europea y el Gobierno:

— La modernización del regadío promueve la unión económica y social y la cohesión territorial, en especial ante las necesidades demográficas de hoy, ya que incrementa las rentas de las zonas rurales reduciendo las diferencias de ingresos con las zonas urbanas y mantiene la población en el territorio, combatiendo la despoblación.

— La modernización del regadío también mejora la competitividad de la economía española, incrementa la productividad y permite la adaptación de las producciones agroalimentarias al mercado.

— Finalmente, la modernización del regadío permite la incorporación de nuevas técnicas y la digitalización del mundo rural, y mitiga el impacto social y económico de la crisis económica generada por la epidemia del virus SARS-CoV-2 (COVID-19) porque mejora la calidad del empleo agrario.

Cuarto. De manera más concreta, la modernización del sistema de regadíos en España comporta una serie de ventajas económicas, sociales y medioambientales fundamentales que es necesario tener en cuenta. Por un lado, permite un ahorro importante de agua a través de una gestión más eficiente de dicho recurso, en especial cuando el regadío español está ampliamente comprometido con este objetivo. Por ejemplo, España es el segundo país del mundo con más porcentaje de regadío modernizado: el 80%.

La modernización de los regadíos es la medida más eficaz y más eficiente propuesta en los Planes Hidrológicos para reducir la demanda de agua. El coste unitario por metro cúbico (m³) de agua obtenido por el ahorro que garantiza la modernización de regadíos es normalmente menor al coste de cualquier otra alternativa de obtención de recursos (regulación, desalación, etcétera) y, desde luego, tiene un coste medioambiental que es prácticamente nulo en comparación con la construcción de cualquier otra alternativa.

El aumento de la demanda de agua generado en los últimos años, como resultado de un paulatino desarrollo nacional, pone de manifiesto la necesidad de adoptar medidas que tengan en cuenta que los recursos hídricos son limitados y van reduciéndose, lo que a su vez genera déficits y efectos negativos en el medioambiente. Por ello la prioridad deben ser las medidas de gestión de la demanda y los esfuerzos deben centrarse en el ahorro para poder hacer sostenibles los usos actuales y preservar el medioambiente, ya que el agua no extraída se mantiene en reserva para futuras sequías o necesidades hídricas.

Por otro lado, la modernización de los regadíos también implica una mejora en la calidad de las aguas, ya que incorpora una serie de criterios ambientales a la gestión de la zona de riego, mejorando las zonas regables y sus áreas de influencia, con lo que se consigue una reducción de los procesos de contaminación y salinización. Con la modernización se disminuyen los retornos y se reduce la contaminación difusa.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 47

Por ejemplo, la transformación del sistema tradicional de riego por gravedad por goteo supone una mejora muy importante en la eficiencia de los nutrientes aportados y, en consecuencia, permite reducir significativamente la cantidad de abonos aplicados a los cultivos. A su vez, el riego por goteo reduce un 12% la cantidad máxima de abono y permite que éste se pueda aplicar repartido en cada riego durante todo el período en que está permitido abonar. Además de la reducción de abono aplicado, la modernización permite un mejor control de la cantidad y calidad de los fertilizantes aplicados, y también se mejora la calidad de los retornos pues al aplicar agua con riego de precisión se reduce la exportación de sales y agroquímicos.

En tercer lugar, la modernización de los regadíos conlleva una reducción de la necesidad de herbicidas. El riego por goteo sólo moja una parte de la superficie del suelo y esta circunstancia ocasiona que el desarrollo de malas hierbas se reduzca principalmente a la zona mojada. Además, en cultivos leñosos adultos, predominantes en muchas zonas regables, la superficie mojada es un área con escaso desarrollo de vegetación debido a la sombra de los árboles, con lo que la necesidad de aplicación de herbicidas se minimiza.

En consecuencia, en las parcelas regadas por goteo el número de tratamiento de herbicidas y la superficie tratada se reducen significativamente respecto de las parcelas regadas por gravedad, con lo que las cantidades aplicadas son muy inferiores. Es más, es muy escasa la probabilidad de lixiviación de los herbicidas aplicados en el caso de riego por goteo ya que las pérdidas por percolación profunda en este tipo de riego son mínimas.

Por último, con la modernización de los regadíos aumenta la productividad de la tierra con nuevos cultivos de mayor valor añadido, y que normalmente tienen menos subvenciones por destinarse al mercado, se vertebran los territorios rurales, se fija población y mejora la calidad de vida de la zona de influencia. Con todo ello aumenta el empleo directo e indirecto en el campo y se incrementa la calidad del trabajo agrario.

Quinto. En los últimos veinticinco años las Administraciones Públicas y los regantes han hecho un esfuerzo muy importante para la modernización de los regadíos españoles con resultados muy positivos en cuanto al uso eficiente del agua y de los fertilizantes (se han reducido los consumos, las asignaciones y las concesiones y se ha reducido en un 15,7% el consumo de agua) y las tarifas binómicas (en más de dos millones setecientos mil (2700000) hectáreas de regadíos modernizados se pagan los gastos con tarifas binómicas por volumen de agua suministrado y por superficie).

De esta forma se debe velar por continuar con esta modernización de las estructuras básicas del regadío y continuar con el camino iniciado respecto de una mayor eficiencia en la gestión de los recursos naturales disponibles. Es imprescindible finalizar la modernización, consiguiendo que la totalidad del regadío español sea sostenible desde el punto de vista ambiental y económico, ya que todavía quedan novecientos mil (900000) hectáreas por modernizar y, de las que hay modernizadas, más de dos millones (2000000) de hectáreas tienen que actualizar y renovar de manera gradual su infraestructura con segundas modernizaciones.

Además, la modernización de regadíos en España también debe tener en cuenta la realidad del regadío español que necesita de proyectos de menor cuantía para los pequeños regadíos con acequias y riego por gravedad.

Sexto. No obstante, cualquier medida que contemple la modernización del sistema nacional de regadíos no es posible si no se tiene en cuenta, al mismo tiempo, una modificación del sistema de reparto de agua en nuestro país porque hay agua para todos y se puede llevar a cada rincón de España.

Soluciones para ello, por ejemplo, sería evitar la pérdida de agua vertida al mar a través de una mejor gestión de la misma. Un sistema de trasvases de diez mil hectómetros cúbicos (10000 hm³) que permitiría el regadío de 2,5 millones de hectáreas; pero también el rescate de las concesiones hidráulicas, con las correspondientes indemnizaciones, a las empresas eléctricas beneficiarías de dichas concesiones, poniendo la utilización del agua al servicio de la economía y el bienestar del país en abastecimiento, agricultura, industria y turismo.

En este sentido, y en relación con las concesiones hidráulicas mencionadas, se deben rescatar las concesiones hidráulicas con las adecuadas indemnizaciones a las empresas eléctricas. De los siete primeros ríos de España, tres son internacionales con Portugal (Guadiana, Tajo y Duero) y de cara a regular los volúmenes de agua que deben pasar al país hermano por el Convenio de Albufeira, en el caso del Tajo son 2 700 Hm³, cuando están pasando en los últimos 30 años 6 000 Hm³. Igualmente sucede con

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 48

el Duero y el río principal de la península, el Ebro, que en su tramo final cercano a su desembocadura tiene la presa de Mequinenza, lo que permite una utilización para fines agronómicos muy válida.

Por tanto, es necesario impulsar un Plan Hidrológico Nacional que debe responder a las necesidades de los españoles en el reparto del agua, un sistema nacional de tratamiento, saneamiento y depuración de aguas residuales para su posterior reutilización, y unificar el sistema nacional de trasvases y suministros conforme a los principios de solidaridad, cooperación y justicia distributiva.

Séptimo. Por todos estos motivos, es preciso que los poderes públicos adopten las medidas que sean necesarias para modernizar el actual sistema nacional de regadíos y que en los futuros planes de reconstrucción se contemple esta modernización mediante un nuevo Plan de Regadíos en el marco de un nuevo Plan Hidrológico Nacional.

En España necesitamos que el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico apoye el regadío y vele por el buen estado de la gestión de agua. La modernización de los regadíos conlleva una mejora en la gestión y calidad del agua, menor impacto medioambiental y es una medida de fomento de la población en la España rural. Los poderes públicos tienen la obligación de llevar el agua donde se necesita.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Vox presenta la siguiente:

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Bajo los principios de solidaridad, cooperación y justicia distributiva, elaborar un nuevo Plan Hidrológico Nacional que promueva el interés general y vertebré nuestro territorio garantizando el acceso al agua de calidad para atender todas las necesidades económicas y ambientales.

2. Elaborar un nuevo Plan de Regadíos por el Ministerio de Agricultura que dé continuidad a las políticas de apoyo al regadío y a su modernización:

— Que contemple la financiación suficiente para la realización de las obras que son necesarias en colaboración con la Dirección General del Agua y los Organismos de Cuenca que dependen del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

— Agilizar la declaración de innecesariedad en las Evaluaciones de Impacto Ambiental de los proyectos de modernización de regadíos, pues su finalidad es el uso eficiente del agua de riego. Las obras necesarias para proceder al acondicionamiento de los regadíos existentes no van a producir impactos ambientales negativos pues el marco físico de las mismas es el existente en la actualidad, y no se acometen nuevos trazados, sino que se mejoran los existentes.

— Asegurar que parte de la financiación europea del Plan de Recuperación para Europa tras la epidemia de virus SARS-CoV-2 se aproveche para la puesta en marcha de proyectos de modernización del regadío en España, así como los fondos de la Política Agraria Común (PAC) y los fondos europeos destinados a desarrollo rural.

— Recuperar las concesiones hidráulicas con los convenientes pactos con las empresas energéticas beneficiarias de dichas concesiones.

— Ejecución de un plan de trasvases necesario para satisfacer las demandas dentro del concepto de unidad hidrológica y apoyo a la reforestación que ayude a crear empleo, incremente la producción española y coadyuve a reducir la deuda pública española.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de noviembre de 2020.—**Ricardo Chamorro Delmo, Rubén Darío Vega Arias, María Magdalena Nevado del Campo, Manuel Mariscal Zabala, Pedro Jesús Requejo Novoa, Luis Gestoso de Miguel, Ángel López Maraver y Lourdes Méndez Monasterio**, Diputados.—**Macarena Olona Choclán**, Portavoz del Grupo Parlamentario VOX.

Comisión de Política Territorial y Función Pública

161/001656

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Socialista, de conformidad con el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la evaluación de las políticas públicas, para su debate en la Comisión de Política Territorial y Función Pública.

Exposición de motivos

La evaluación de políticas públicas es una acción fundamental en la gestión pública, cuando es realizada con un método sólido. Su importancia radica en que, a través de ella, se establecen recomendaciones que incrementan la eficacia y la eficiencia de las acciones de un gobierno, a través de un proceso sistemático y razonado de generación de conocimiento, a partir de la recopilación, análisis e interpretación de información, encaminado a la comprensión global de una intervención pública.

La utilidad de la evaluación ha de entenderse como una herramienta fundamental para la rendición de cuentas, para la transparencia, para mejorar la acción pública y para alcanzar el nivel más operativo de la gestión pública de una Administración, siendo una parte esencial de lo que se conoce como «modernización reflexiva», cuya proyección tendrá en cuenta la demanda de la ciudadanía, con mayor transparencia en la gestión, con una utilización racional de los recursos públicos y la necesidad de garantizar los derechos.

Con la crisis derivada de la pandemia y con repercusión en todos los niveles, como el económico, educativo o social, la evaluación refuerza su sentido cuando se valora el éxito de las decisiones adoptadas. No se trata, por tanto, solo de determinar la eficacia en términos económicos de control del gasto, sino que es necesario además, un enfoque integral que permita valorar la idoneidad de las acciones emprendidas para la resolución de los problemas, tal como se ha defendido en la XI Conferencia Bienal sobre evaluación de políticas públicas.

Una Administración al servicio del «buen gobierno» precisa organismos que contribuyan a la modernización. Para ello, el Ministerio de Política Territorial y Función Pública cuenta con el Instituto para la Evaluación de las Políticas Públicas (IEPP), recogido en el Real Decreto 307/2020 de 11 de enero, entre cuyas funciones se incluye el estudio, el análisis y la valoración, tanto del diseño como del desarrollo y los resultados de las intervenciones públicas, después de examinar las evidencias de distintas herramientas de investigación social.

Sin embargo, una organización por sí sola no es suficiente para este reto, y por ello es necesario aprovechar el conocimiento adquirido a través de evaluaciones realizadas en la Administración pública, en el campo profesional o en el mundo universitario, incorporando experiencias, sumando sinergias para conseguir una mayor cultura de la evaluación, garantizando así la calidad de las mismas.

El objetivo principal, por tanto, ha de ser el de avanzar en un sistema organizativo de evaluación en red con el IEPP como nodo central de referencia, de apoyo técnico y metodológico, y el fomento de la colaboración con otras administraciones e instituciones.

Por todo ello el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Impulsar el Instituto de Evaluación de Políticas Públicas (IEPP) como referente nacional en evaluación, contribuyendo a la mejora en la elaboración y difusión de guías metodológicas de evaluación y definiendo un Proceso de Plan de Evaluaciones, que determine intervenciones de carácter estratégico que conformen el plan de trabajo del Instituto, todo ello encaminado a facilitar la transparencia y el acceso a los datos, al objeto de que sean útiles para la sociedad, estimulando la institucionalización del análisis y evaluación de las políticas públicas en nuestro país.

2. Potenciar la formación del personal de la Administración Pública, desarrollando competencias específicas en evaluación, generación de conocimiento y mejora de la cultura de evaluación, a través un Plan formativo en evaluación de las empleadas y empleados públicos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 50

3. Promover una normativa específica en materia de evaluación, a través de directrices en la Administración General del Estado y sus organismos públicos, en la cual se suministre la información necesaria para la realización de evaluaciones, así como las necesarias líneas de coordinación con el IEPP.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Uxía Tizón Vázquez, Rafaela Crespín Rubio, Patxi López Álvarez, José Luis Aceves Galindo, Ariagona González Pérez, Esther Padilla Ruiz, Josefa Andrés Barea, Isaura Leal Fernández, José Luis Ramos Rodríguez, Santos Cerdán León, José Losada Fernández y Herminio Rufino Sancho Íñiguez**, Diputados.—**Felipe Jesús Sicilia Alférez y Rafael Simancas Simancas**, Portavoces del Grupo Parlamentario Socialista.

161/001657

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Socialista, de conformidad con el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la reactivación del Pacto Antitransfuguismo, para su debate en la Comisión de Política Territorial y Función Pública.

Exposición de motivos

La Constitución Española, en su artículo 140, así como la Ley Orgánica del Régimen Electoral General establecen los requisitos para la presentación de las candidaturas a los comicios municipales, así como la elección de los Concejales por los vecinos del municipio mediante sufragio universal, igual, libre, directo y secreto.

En ocasiones, en dicha elección, aparece la figura del transfuga que surge a través de aquellos representantes locales que, traicionando a sus compañeros de lista y/o de grupo —manteniendo estos últimos su lealtad con la formación política que los presentó en las correspondientes elecciones locales—, o apartándose individualmente o en grupo del criterio fijado por los órganos competentes de las formaciones políticas que los han presentado, o habiendo sido expulsados de éstas, pactan con otras fuerzas para cambiar o mantener la mayoría gobernante en una entidad local, o bien dificultan o hacen imposible a dicha mayoría el gobierno de la entidad.

El fenómeno del transfuguismo político constituye una cuestión que afecta de base a las corporaciones locales, cualquiera que sea el tamaño de los municipios, adquiriendo unas dimensiones que la experiencia configura como un profundo problema político de nuestro sistema, con efectos inmediatos y debilitando los mecanismos establecidos para reforzar la estabilidad gubernamental.

El 7 de julio de 1998 se firmó el denominado «Acuerdo sobre un código de conducta política en relación con el transfuguismo en las corporaciones locales», renovado posteriormente el 26 de septiembre de 2000 y el 23 de mayo de 2006, siendo este el definitivo. Su aplicación ha permitido, en el marco del respeto al ordenamiento constitucional, la realización de algunas reformas legislativas significativas para poner de manifiesto ante la sociedad las conductas de transfuguismo y delimitar institucionalmente a los que incurrían en ellas, como son la exigencia de las votaciones nominales en las mociones de censura y la creación de la figura de los «concejales no adscritos», que no pueden integrarse en grupo alguno, entre otras.

El órgano encargado del control del cumplimiento de dicho acuerdo es la Comisión de Seguimiento, que celebrará al menos dos reuniones anuales, sin perjuicio de las extraordinarias que fuese necesario convocar, según lo previsto en el acuerdo de 2006, que también prevé la creación de una Comisión de Expertos Independientes que determine la concurrencia o no de transfuguismo en los casos en que la Comisión de Seguimiento no llegue a una valoración unánime de un caso.

A pesar de las pautas establecidas en los distintos acuerdos referidos, la Comisión de Seguimiento del Pacto Antitransfuguismo ha estado diez años inactiva, lo que ha provocado una relajación en el cumplimiento de los códigos de conducta y el control que se debiera ejercer sobre los mismos, multiplicándose estos casos de transfuguismo, carentes de ética, siempre movidos por oscuros intereses económicos o de promoción personal.

Solo en el presente año, se ha dado la situación de diversos casos de transfuguismo en las diferentes formaciones políticas, tanto en grandes ciudades, como en Málaga o Tenerife, como en pequeñas localidades, como Cástrelo de Miño en la provincia de Ourense. Todo ello hace necesaria una vuelta a la lealtad política recíproca, destinada a limitar dichas conductas reprobables, evitando las consecuencias de las prácticas de su comportamiento.

Por todo ello el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Promover y trabajar para la reactivación del Pacto Antitransfuguismo, paralizado desde hace diez años, que apruebe a través del consenso con todas las formaciones políticas, un acuerdo sobre un código de conducta política, en un compromiso por el pluralismo, por la decencia, por la gobernabilidad, por la transparencia y por la calidad democrática de nuestras instituciones.

2. Facilitar la celebración de reuniones periódicas de la Comisión del Pacto Antitransfuguismo, de modo que no transcurran períodos de tiempo dilatados que impidan un correcto seguimiento de los casos problemáticos, y provoque una desincentivación del cumplimiento de las medidas que en los Acuerdos se recogen.

3. Actualizar la composición de dicha Comisión, promoviendo la participación del mayor número de partidos políticos, para alcanzar un mayor compromiso.

4. Potenciar el impulso, de forma consensuada, de iniciativas legislativas de reforma del régimen electoral general tendentes a limitar e impedir los efectos del transfuguismo en el funcionamiento interno de las Corporaciones Locales.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Uxía Tizón Vázquez, Rafaela Crespín Rubio, Patxi López Álvarez, José Luis Aceves Galindo, Ariagona González Pérez, Esther Padilla Ruiz, Josefa Andrés Barea, Isaura Leal Fernández, José Luis Ramos Rodríguez, Santos Cerdán León, José Losada Fernández y Herminio Rufino Sancho Íñiguez**, Diputados.—**Felipe Jesús Sicilia Alférez y Rafael Simancas Simancas**, Portavoces del Grupo Parlamentario Socialista.

161/001673

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Socialista, de conformidad con el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el desarrollo reglamentario de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, para su debate en la Comisión de Política Territorial y Función Pública.

Exposición de motivos

La Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, se encarga de regular tres objetivos fundamentales, los cuales consisten en garantizar el derecho de los ciudadanos a acceder a la información, obligar a las distintas administraciones a ser transparentes y fiscalizar la actividad pública, es decir, establecer las obligaciones de buen gobierno que deben cumplir los responsables públicos así como las consecuencias jurídicas derivadas de su incumplimiento.

La transparencia, así como un buen acceso a la información pública, deben ser los ejes fundamentales de toda acción política. Por ello, la mayoría de los Estados miembros de la Unión Europea, entre los que se encuentra España, cuentan en sus ordenamientos jurídicos con una legislación específica sobre ello, facilitando un acceso gratuito a la misma.

El objetivo final es configurar e incrementar la transparencia de la actividad de los sujetos que prestan servicios públicos o ejercen potestades administrativas, protegiendo un derecho fundamental que permite a los ciudadanos la rendición de cuentas. De facto, la propia Ley establece un procedimiento ágil, con un breve intervalo de respuesta, respecto a las diferentes peticiones que ante el Portal de Transparencia se formulen.

Desde la entrada en vigor de la mencionada Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, se ha puesto de manifiesto la necesidad de desarrollar aspectos de la misma por vía reglamentaria. Esto supondría un hito muy importante en la transparencia y rendición de cuentas, permitiendo detallar un marco de actuación general para que se publique aquella información más demandada y con el detalle necesario para dar respuesta a las necesidades detectadas y que se pongan de manifiesto por distintos colectivos.

De este modo, el reglamento desarrollaría algunas de las disposiciones de la Ley que permitirían acotar conceptos, precisar determinadas disposiciones e incrementar la seguridad jurídica, cubriendo la necesidad de fijar criterios más acorde a la realidad, tanto en publicidad activa como para el ejercicio del derecho de acceso.

Sin embargo, y a pesar del firme compromiso existente, a día de hoy todavía no se ha aprobado un reglamento que desarrolle los preceptos de dicha Ley y que comprometa una mejora en los servicios públicos y un aumento de la integridad pública.

Por todo ello el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a aprobar en la presente legislatura el desarrollo reglamentario de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, dando cumplimiento así a lo establecido en su disposición final séptima, para constatar con una mayor precisión, el firme compromiso de ampliar y reforzar la transparencia de la actividad pública, garantizar el derecho de acceso a la información relativa a la actividad pública y establecer las obligaciones de buen gobierno que deben cumplir los responsables públicos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de noviembre de 2020.—**Uxía Tizón Vázquez, Rafaela Crespín Rubio, Patxi López Álvarez, José Luis Aceves Galindo, Ariagona González Pérez, Esther Padilla Ruiz, Josefa Andrés Barea, Isaura Leal Fernández, José Luis Ramos Rodríguez, Santos Cerdán León, José Losada Fernández y Herminio Rufino Sancho Íñiguez**, Diputados.—**Felipe Jesús Sicilia Alférez y Rafael Simancas Simancas**, Portavoces del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión de Asuntos Económicos y Transformación Digital

161/001651

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 incluir el Corredor Ferroviario de la Costa del Sol entre los proyectos con cargo a los fondos Next Generation EU para su debate en la Comisión de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

Exposición de motivos

La terrible crisis sanitaria provocada por la pandemia del COVID-19 lleva aparejada una crisis económica sin precedentes, motivada por el cierre obligado de la mayor parte de las actividades durante la pasada primavera, el cierre de fronteras y el desplome este verano del turismo internacional, tan importante para la economía de nuestro país y, muy especialmente, de la provincia de Málaga.

Para enfrentarse a esta crisis económica sin precedentes, la Unión Europea aprobó el pasado 21 de julio un gran pacto para la recuperación económica, dotado con 390000 millones de euros en ayudas directas y otros 360000 millones en créditos. Se trata del plan financiero y de rescate más ambicioso de la historia de la UE y se destinará principalmente los países más golpeados por la pandemia, entre los que se encuentra España, que recibirá 140000 millones de euros.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 53

La Unión Europea ha marcado el apoyo a los sectores estratégicos, la creación de empleo, la transición ecológica, la digitalización y la sostenibilidad como ejes prioritarios de los proyectos a financiar, así como la colaboración público-privada. El Gobierno debe presentar proyectos que encajen dentro de estas características, que resulten transformadores de la economía, rentables socialmente y modernizadores, favoreciendo a la vez la lucha contra el cambio climático.

Aunque la provincia de Málaga necesita numerosos proyectos de inversión para mejorar sus infraestructuras existe un gran proyecto, pendiente desde hace más de 40 años, que encaja perfectamente dentro de las iniciativas a financiar por el plan de recuperación económica de la UE.

Ese proyecto no es otro que el corredor ferroviario de la Costa del Sol, el denominado tren litoral, que llevaría el ferrocarril hasta Marbella y Estepona y aliviaría el colapso del transporte público en la Costa del Sol, una de las áreas metropolitanas del mundo con mayor uso del vehículo privado (más del 90% de los desplazamientos).

Es un problema que se agravará en los próximos años si se tienen en cuenta las previsiones demográficas del INE, que calcula que en 2030 la provincia de Málaga ganará 110 000 habitantes, siendo la segunda provincia que más crezca de España.

Marbella mantiene el triste título de ser la única ciudad española de más de 100 000 habitantes sin conexión ferroviaria, una categoría a la que se unirán en la próxima década Mijas y Estepona.

No se trata solo de ampliar el tren de Cercanías ya existente entre Málaga capital y Fuengirola, una de las líneas de cercanías más rentables de España y que da muestras de saturación, con una infraestructura sin margen de crecimiento en frecuencias. La Costa del Sol necesita un nuevo corredor metropolitano.

Los estudios de viabilidad destacan la alta demanda, la rentabilidad social y los empleos que generaría. En enero de 2018, el entonces ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, presentó en Marbella la primera fase del Estudio Informativo impulsado por el Gobierno para la conexión ferroviaria de Marbella y Estepona, que debía ser sometido a los trámites de información pública y audiencia a la Administraciones ese mismo verano para, inmediatamente después, solicitar la Declaración de Impacto Ambiental al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Una vez obtenida, se estaría en condiciones de aprobar el trazado seleccionado de la actuación, y conocer el coste definitivo de la inversión necesaria. Todo ello buscando siempre el necesario consenso institucional y ciudadano.

Se seleccionaron como óptimos los trazados de 2 corredores para su estudio, y una tercera solución, que consiste en una pequeña variante del Corredor «mixto» (A7-AP7) para dar un mejor servicio al hospital Costa del Sol (Marbella). Con este compromiso adquirido, se avanzó de forma importante en numerosos análisis y estudios específicos (geotécnicos, hidrogeológicos, de afección a edificaciones, medioambientales, de optimización de las prestaciones, etc.), que requerían un importante esfuerzo técnico por ser especialmente complejos al tratarse de un ámbito muy urbanizado.

Todos estos pasos dados por el Gobierno presidido por Mariano Rajoy con esta infraestructura se convirtieron en paralización, cuando no abandono, con la llegada del socialista Pedro Sánchez a la Presidencia del Gobierno. En los últimos dos años no ha habido más referencias al tren de la Costa del Sol por parte del Ministerio de Fomento ni ningún avance administrativo o compromiso firme por parte del Ejecutivo del PSOE y Podemos.

Es una infraestructura que mejorará notablemente la movilidad de la principal área metropolitana del sur de España y del mayor destino turístico de la península, reduciendo significativamente el uso del vehículo privado y, por tanto, las emisiones a la atmósfera.

Se trata de un medio de transporte metropolitano que también debe contribuir a mejorar la renta familiar disponible y a facilitar la movilidad laboral, notable entre los municipios que componen la Costa del Sol.

Las obras de construcción, que en función del trazado y diseño del recorrido pueden tener un coste que oscila entre los 2 300 y los 3 800 millones de euros, generarían miles de puestos de trabajo y una gran actividad para las empresas de construcción y auxiliares tanto de la provincia como del país, en un momento en el que se prevé el desplome del sector inmobiliario por la crisis económica.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir el Corredor Ferroviario de la Costa del Sol, para la llegada del tren a Marbella y Estepona y la mejora de la movilidad y el transporte público

metropolitano del litoral malagueño, entre los proyectos a presentar ante la Comisión Europea para financiarlo con cargo a los fondos Next Generation EU aprobado por la Unión Europea, que dota a nuestro país con 140000 millones de euros.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de octubre de 2020.—**Mario Cortés Carballo, Mario Garcés Sanagustín, Carolina España Reina y Pablo Montesinos Aguayo**, Diputados.—**Concepción Gamarra Ruiz-Calvo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Sanidad y Consumo

161/001642

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a la Mesa para, al amparo del artículo 193 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición No de Ley sobre la promoción de la Red de Escuelas de Salud para la Ciudadanía, para su debate en la Comisión de Sanidad y Consumo.

Exposición de motivos

La Organización Mundial de la Salud define la salud como un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades». Una definición que ha permanecido inalterable desde que fue adoptada en el documento fundacional de la Organización, firmado el 22 de julio de 1946 por 61 Estados.

Así definida, la salud forma parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Naciones Unidas. En concreto, el Objetivo número 3 pretende garantizar una vida sana y promover el bienestar en todas las edades.

Y en el logro de este Objetivo, la promoción de la salud es una pieza clave, tal como reconoce nuestra Ley General de Sanidad, 14/1986, de 25 de abril, que tiene por objeto regular, con carácter general, todas las acciones encaminadas a hacer efectivo el derecho a la protección de la salud que reconoce el artículo 43 de nuestra Constitución. Esta Ley, en su artículo tres, establece que los medios y actuaciones de nuestro sistema sanitario estarán orientados a la promoción de la salud y la prevención de las enfermedades.

Y, en concordancia, en su artículo seis prevé que las actuaciones de las Administraciones Públicas Sanitarias estarán orientadas a la promoción de la salud individual (artículo 6.1) y a promover el interés individual, familiar y social por la salud mediante la adecuada educación sanitaria de la población (artículo 6.2).

Y redunda en la importancia de la promoción en la protección y garantía de la salud y de la calidad de vida en el artículo 18.1 cuando establece que las administraciones públicas, a través de sus Servicios de Salud y de los órganos competentes en cada caso, adoptarán sistemáticamente acciones para la educación sanitaria como elemento primordial para la mejora de la salud individual y comunitaria.

En nuestro sistema sanitario proliferan las acciones para potenciar la corresponsabilidad y la autonomía de los pacientes y de todos los ciudadanos y ciudadanas en el control de su salud para prevenir la enfermedad y mejorar su salud: iniciativas de formación y capacitación de pacientes, como paciente experto y paciente activo, hasta la formación de redes ciudadanas que tienen por objeto la formación de pacientes y de la ciudadanía en general.

Una de estas iniciativas es la Red de Escuelas de Salud para la ciudadanía, que nace como una propuesta del Ministerio de Sanidad con la finalidad de aportar a los ciudadanos en general y en particular a pacientes, familiares y cuidadores una fuente de información y herramientas de formación, a partir del compromiso de poner a su disposición las mejores evidencias disponibles, a través de una acción colaborativa en la que participan las distintas opciones disponibles en el Sistema Nacional de Salud de España.

La Red de Escuelas de Salud para la ciudadanía, trata de promover el empoderamiento de los ciudadanos y en particular de los pacientes, a través de esta red de trabajo, para que la ciudadanía, los pacientes, sus familiares y sus cuidadores, dispongan de información tanto desde el ámbito de la clínica,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 55

como de los servicios de apoyo y soporte, que le permitan gestionar de la manera más adecuada según sus preferencias y su realidad.

Sin duda, este espacio común del Sistema Nacional de Salud, escuelas de pacientes, redes ciudadanas de formadores, asociaciones de pacientes y profesionales y universidades, adquiere una especial importancia en el contexto actual derivado de la COVID-19, para la promoción de la salud entre la población.

El riesgo que supone el virus para la salud de las personas, el impacto de la pandemia en nuestro sistema sanitario, la necesidad de gestionar de manera eficiente la cronicidad, prevenir enfermedades y preservar la salud, ponen en valor estas experiencias dirigidas a empoderar a la ciudadanía en el autocuidado y el mantenimiento de la buena salud y calidad de vida.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Promover, en colaboración con los gobiernos de las comunidades autónomas y las entidades locales, el interés individual, familiar y social por la salud mediante la adecuada educación sanitaria de la población.

2. Seguir fomentando, en colaboración con los gobiernos de las comunidades autónomas y las entidades locales, las iniciativas y experiencias dirigidas a empoderar a la ciudadanía en el autocuidado y el mantenimiento de la buena salud y calidad de vida de las personas, como es la Red de Escuelas de Salud para la Ciudadanía.

3. Seguir impulsando un espacio común de encuentro de la acción, en el ámbito de la promoción de la salud, escuelas de pacientes, redes ciudadanas de formadores, asociaciones de pacientes, profesionales y universidades.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de octubre de 2020.—**Carmen Andrés Añón, Ana Prieto Nieto, Marisol Sánchez Jódar, José Ramón Ortega Domínguez, Julio Navalpotro Gómez, Josefa Andrés Barea, Laura Berja Vega, María Luisa Carcedo Rocés, Andrea Fernández Benéitez, Sandra Guatía Esteruelas, Elvira Ramón Utrabo, Daniel Vicente Viondi y Agustín Zamarrón Moreno**, Diputados.—**Antonio Guillermo Meijón Couselo y Rafael Simancas Simancas**, Portavoces del Grupo Parlamentario Socialista.

161/001646

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la adopción de las recomendaciones de las sociedades científicas españolas para la elaboración de un Plan Nacional para combatir la segunda ola de la Covid-19, para su debate en la Comisión de Sanidad y Consumo.

Exposición de motivos

La pandemia de Covid-19 ha causado estragos en España, con más de 1,1 millones de contagios y 35600 fallecidos oficiales confirmados, que podrían llegar a superar los 50000 según estiman el Instituto Nacional de Estadística y el Instituto de Salud Carlos III. España es el sexto país del mundo con más contagios y el séptimo con más fallecidos. También es el país con más sanitarios contagiados por coronavirus, cuya prevalencia alcanzó el 20% del total durante la primera ola. Nueve de las diez regiones europeas más afectadas por la pandemia son españolas.

A la luz de estos datos, son muchos los expertos de todo el mundo que se preguntan cómo es posible que, tras someterse a los españoles a uno de los confinamientos más duros de toda Europa, los indicadores sanitarios sigan siendo los peores de nuestro entorno. Una situación que contrasta con la de otros países que, aunque tuvieron peores cifras durante la primera ola de la pandemia, ahora muestran datos mejores que los de España.

Atendiendo a esta excepcionalidad española, a principios del mes de octubre 55 sociedades científicas españolas que agrupan a más de 17000 profesionales sanitarios promovieron la iniciativa «En Salud, ustedes mandan, pero no saben» dirigido al Presidente del Gobierno, los diecisiete presidentes de las Comunidades Autónomas y Ciudades Autónomas y a los políticos españoles de toda condición, y en el que se recoge el siguiente Decálogo:

«1. Acepten, de una vez, que para enfrentarse a esta pandemia las decisiones dominantes deben basarse en la mejor evidencia científica disponible, desligada por completo del continuo enfrentamiento político.

2. Acepten, de una vez, la necesidad de una respuesta coordinada, equitativa y basada exclusivamente en criterios científicos claros, comunes y transparentes.

3. Aquí y ahora, la lentitud burocrática en resolver temas legales, técnicos y administrativos solo consigue agravar las soluciones. Frenen ya tanta discusión y corran a la acción.

4. Necesitamos un protocolo nacional que, sin perjuicio de actuaciones territoriales diferenciadas, establezca criterios comunes de base exclusivamente científica, sin la menor interferencia ni presión política.

5. Estos criterios, exclusivamente sobre salud y con pautas comunes de actuación, deben definir normas generales de prevención, manejo de los pacientes afectados, estrategias de rastreo de los contactos y la gestión de los centros socio-sanitarios.

6. Son ustedes, como políticos, quienes además de garantizar el principio de igualdad de todos los españoles en las estrategias preventivas y los recursos sanitarios, deben crear ya una reserva estratégica nacional de material destinado a la prevención y al tratamiento de todos los afectados.

7. Sólo las autoridades sanitarias, sin ninguna injerencia política, deben ser quienes establezcan las prioridades de actuación con respecto a otras enfermedades, cambios organizativos y previsiones adecuadas a cualquier patología, sea cual sea la edad de los pacientes y su nivel socio-económico.

8. Hoy, la atención a la salud exige flexibilidad y actualización en el manejo de los recursos sanitarios. Y esto, tan decisivo, solo se puede gestionar y llevar a cabo desde el profundo conocimiento de las ciencias de la salud unido al verdadero compromiso de incrementar los recursos para investigación, muy inferiores a los de los países de nuestro entorno.

9. En nombre de más de 47 millones de españoles, ustedes y sus familias incluidos, tenemos que cambiar ya tanta inconsistencia política, profesional y humana.

10. Las sociedades científicas, en todos los ámbitos de la salud, ofrecemos nuestros conocimientos.»

Desde Ciudadanos llevamos defendiendo desde hace meses la necesidad de impulsar estas mismas propuestas que exponen las sociedades científicas en su manifiesto. España no puede perder más tiempo sin contar con un protocolo nacional que establezca criterios comunes de base exclusivamente científica, sin interferencias políticas, que deben definir normas generales de prevención, manejo de los pacientes afectados, estrategias de rastreo de los contactos y la gestión de los centros sociosanitarios. España tampoco puede perder más tiempo sin disponer de una reserva estratégica nacional de material destinado a la prevención y al tratamiento de todas las personas afectadas por la Covid-19. Sin estas dos medidas fundamentales no se puede garantizar una respuesta equitativa y basada exclusivamente en criterios científicos claros, comunes y transparentes. Y esa es precisamente la clase de respuesta que necesitamos si lo queremos ser capaces de afrontar con posibilidades de éxito la pandemia de Covid-19.

A fecha de 29 de octubre de 2020, el Congreso de los Diputados aprobó la aplicación del Estado de Alarma como herramienta jurídica para frenar y combatir la segunda ola de la Covid-19. Una medida tan contundente como necesaria, que sin embargo constituye únicamente un instrumento jurídico, insuficiente por sí mismo para combatir la pandemia de manera eficaz. España necesita con urgencia un verdadero Plan Nacional que el Gobierno de España tiene pendiente desde la primera ola. En ese sentido, el manifiesto suscrito por las sociedades científicas arroja luz y marca la hoja de ruta para ese Plan Nacional, con criterios basados en el conocimiento científico y con unos parámetros unificados todo el territorio nacional que alejen, además toda injerencia política y eviten a los españoles más enfrentamientos partidistas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 57

Teniendo todo ello presente, el Grupo Parlamentario Ciudadanos presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados manifiesta su apoyo y adhesión al manifiesto “En Ciencia, ustedes mandan, pero no saben” promovido por 55 sociedades científicas que agrupan a más de 17000 profesionales sanitarios, y, en consecuencia, insta al Gobierno de España a que impulse todas las medidas y reformas contenidas en el Decálogo que promueve dicha iniciativa, con el objetivo de garantizar una gestión sanitaria de la pandemia de Covid-19 en España basada en criterios objetivos, claros, transparentes y comunes para todo el país y asentada sobre la evidencia científica disponible y la experiencia de nuestros profesionales sanitarios.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Guillermo Díaz Gómez**, Diputado.—**Edmundo Bal Francés**, Portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

161/001655

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la mejora de la calidad de vida de pacientes en riesgo de desnutrición asociada a la enfermedad, para su debate en la Comisión de Sanidad y Consumo.

Exposición de motivos

En España, la Desnutrición Relacionada con la Enfermedad se encontraba infravalorada e inadecuadamente tratada, a pesar de afectar a todos los niveles de atención sanitaria. Lo muestra el hecho de que 1 de cada 4 pacientes hospitalizados en nuestro país está desnutrido (25%), mientras que 1 de cada 3 mayores en residencias se encuentra en riesgo de desnutrición.

Además de su alta prevalencia, la Desnutrición Relacionada con la Enfermedad disminuye, de manera muy considerable, la calidad de vida de los pacientes, su estado funcional y las posibilidades de superar con éxito una enfermedad o dolencia, dado que aumenta factores como las complicaciones médicas y la mortalidad o la estancia hospitalaria, a la vez disminuye la respuesta efectiva a los tratamientos. La Desnutrición Relacionada con la Enfermedad afecta a numerosos pacientes, siendo los mayores y los niños la población más vulnerable.

Por otro lado, la Desnutrición Relacionada con la Enfermedad incrementa exponencialmente el gasto sanitario. Según el Estudio PREDyCES, impulsado por la Sociedad Española de Nutrición Clínica y Metabolismo, este fenómeno genera un coste al sistema de al menos 1 143 millones de euros, equivalente a casi el 2% del presupuesto del Sistema Nacional de Salud.

En el contexto actual, marcado por la emergencia sanitaria causada por la Covid-19, la prevalencia de la Desnutrición Relacionada con la Enfermedad ha aumentado notablemente.

De hecho, como consecuencia de su sintomatología, que aúna la fatiga crónica con la pérdida del gusto y el olfato, se tiene que el 75% de los pacientes de Covid-19 hospitalizados presentan riesgo de desnutrición y el 46% ha necesitado suplementación nutricional oral.

Desde Ciudadanos creemos necesario abordar de forma debida la Desnutrición Relacionada con la Enfermedad, a través de medidas que permitan mejorar de la calidad de vida y evolución clínica de los pacientes, así como profundizar en la humanización y personalización de los tratamientos, actualizando asimismo la normativa vigente en materia de alimentación para usos médicos en línea con la que poseen el resto de países de la Unión Europea.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 58

Teniendo todo ello presente, el Grupo Parlamentario Ciudadanos presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de España a que adopte las medidas necesarias para mejorar la calidad de vida de los pacientes en riesgo de desnutrición asociada a la enfermedad, incluidas, entre otras, las siguientes:

1. Eliminar las restricciones normativas al uso de la vía oral en enfermedades de carácter neurológico y otras situaciones análogas, dando libertad a paciente y facultativo para escoger esta opción frente a la alimentación por sonda en aquellos supuestos donde la vía oral no esté impedida ni desaconsejada por criterio médico.
2. Permitir fórmulas orales más adaptadas a los pacientes, no completas, en la suplementación por vía oral, posibilitando tratamientos más personalizados y con una composición adaptada a las necesidades concretas de cada patología y situación clínica.
3. Aumentar la adherencia al tratamiento nutricional con fórmulas más concentradas, con una densidad calórica superior a los 2,1 Kcal/ml, para los pacientes que reduzca las dificultades de los pacientes con disfagia o limitaciones para deglutir.
4. Mejorar el cumplimiento del tratamiento nutricional de los pacientes utilizando sabores aportados por alimento de consumo ordinario, haciendo más agradable su ingesta al mejorar su sabor, variedad y similitud a la dieta normal.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Guillermo Díaz Gómez**, Diputado.—**Edmundo Bal Francés**, Portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Comisión de Cooperación Internacional para el Desarrollo

161/001668

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a la promoción de la democracia y el Estado de derecho en el ámbito de la Cooperación Internacional, para su debate en la Comisión de Cooperación Internacional.

Exposición de motivos

Una de las múltiples consecuencias de la pandemia provocada por el COVID19 es el fortalecimiento de los autoritarismos y el debilitamiento de la democracia y el Estado de derecho en diversos países del mundo.

Las obligadas medidas de confinamiento han provocado que algunos Gobiernos hayan aprovechado la declaración de estados de excepción, emergencia o alarma, para recortar la transparencia, debilitar la separación de poderes, hacer un uso propagandístico de los medios de comunicación, y controlar y coartar los movimientos y comunicaciones de los ciudadanos más allá de lo estrictamente necesario para el control de la situación sanitaria.

Diversas organizaciones internacionales han advertido del peligro de que, al albur de la pandemia, el autoritarismo pueda restringir los derechos humanos de sus poblaciones. Entre los ejemplos de dicha tendencia han señalado los casos de Filipinas, Sudáfrica, Kenia, Cuba y Venezuela, entre otros, en los que se han evidenciado abusos por parte de los Cuerpos de seguridad y otras instituciones del Estado aprovechando operaciones de control ciudadano.

Aunque las Constituciones y el ordenamiento jurídico de la mayor parte de los Estados contemplan medidas excepcionales como la declaración de los estados de excepción, emergencia o alarma, dichas medidas excepcionales necesitan de un contrapeso democrático ejercido por parte de la oposición democrática en el Parlamento, una prensa y justicia independientes, y una sociedad civil que no vea limitados sus libertades y derechos democráticos de forma arbitraria. Sólo de ese modo se puede evitar que los gobiernos con tendencias autoritarias puedan extralimitarse en sus papeles.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 59

Por otra, el auge de la desinformación y la frustración latente en amplios sectores de la sociedad están minando la confianza en las instituciones incluso en países de amplia tradición democrática, lo que genera un caldo de cultivo peligroso que favorece la aparición y crecimiento de movimientos antidemocráticos de viejo cuño, esencialmente fascistas y comunistas, u otros de formas aparentemente más modernas, pero que coinciden en promover el desmantelamiento de la democracia y el Estado de derecho desde postulados antisistema de corte populista y nacionalista.

La Cooperación Internacional puede y debe jugar un papel relevante a la hora de promover los valores intrínsecamente positivos de la democracia y el Estado de derecho. Lo logrado en el ámbito europeo desde el fin de la II Guerra Mundial y tras la Caída del Muro de Berlín, y en España desde la Transición Española, demuestran que solo con un pleno desarrollo democrático es posible alcanzar altas cotas de desarrollo y de respeto a los derechos humanos y las libertades de todas las personas.

En ese contexto se hace esencial que una cooperación internacional española como la que pretende concebirse a partir de los próximos desarrollos legislativos contemple como una prioridad la promoción de los valores democráticos y el Estado de derecho en países que sean susceptibles de experimentar un retroceso en la materia.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Fijar el fortalecimiento democrático y del Estado de derecho como prioridad del próximo desarrollo legislativo y reglamentario de la Cooperación Internacional española.
2. Introducir en los mecanismos de evaluación de los programas y actividades de la Cooperación Española indicadores específicos de impacto en el ámbito de la democracia y el Estado de Derecho.
3. Vincular los programas de la cooperación española al cumplimiento efectivo de cláusulas democráticas o a la demostración de avances en esa materia, extremando el control para que regímenes no democráticos o corruptos se beneficien de la ayuda oficial al desarrollo española en detrimento de la población a la que debe ir dirigida.
4. Divulgar en cuanto foros internacionales participe España los valores de la democracia y el Estado de derecho como eje esencial del desarrollo de la naciones.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de noviembre de 2020.—**Paloma Gázquez Collado, Marta González Vázquez, Óscar Clavell López, Miguel Ángel Jerez Juan, María Teresa Jiménez-Becerril Barrio, César Sánchez Pérez, Vicente Tirado Ochoa, Fernando Adolfo Gutiérrez Díaz de Otazu y Gabriel Elorriaga Pisarik**, Diputados.—**Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001672

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, a instancia de su diputado Jon Iñarritu García, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley de Solicitud de Ayuda Humanitaria a la población civil de Nagorno-Karabaj (Artsaj) para su debate en COMISION de Cooperación Internacional.

Exposición de motivos

El pasado 27 de septiembre, Azerbaiyán con el apoyo directo de Turquía y de mercenarios islamistas desplazados a la región por este último, iniciaron una ofensiva contra Nagorno- Karabaj (Artsaj), lo que ha desencadenado una cruenta guerra que amenaza ya en convertirse en un conflicto regional.

Durante más de un mes, esta triple entente ha atacado a la población civil y a las infraestructuras civiles buscando con ello el desplazamiento de la mayoría de habitantes de este territorio, tanto internamente como a Armenia. Azerbaiyán y Turquía han utilizado armamento no convencional y prohibido como son las bombas de racimo y fósforo blanco. De igual manera, todo tipo de crímenes de guerra han

sido reportados por numerosas agencias: ejecuciones sumarias de prisioneros de guerra y civiles capturados, mutilaciones de cuerpos y decapitaciones, etc.

Los diferentes esfuerzos de los co-presidentes del Grupo de Minsk de la OSCE (Rusia, Estados Unidos y Francia) para conseguir un alto el fuego y que Azerbaiyán pare su ofensiva militar a fin de alcanzar una solución pacífica han sido continuamente desoídos por Azerbaiyán. En este momento, el objetivo de vaciar de población armenia el territorio de Nagorno-Karabaj (Artsaj) es un indicio de la voluntad de realizar una limpieza étnica de la población ancestral de este territorio. Diferentes organizaciones han prevenido sobre el riesgo real de un genocidio y teniendo en cuenta el exterminio de la población armenia en 1915, esto no sería descartable. Por ello urgen que las autoridades internacionales se impliquen de manera activa con el fin de evitar una catástrofe mayor.

Nagorno-Karabaj (Artsaj) cuenta con una población cercana a los 150000 habitantes, de los cuales más de 100000 ya son desplazados o refugiados. Esto supone una crisis humanitaria. Debido a los ataques a infraestructuras civiles: carreteras, centrales eléctricas, redes de comunicación, suministro energético, hospitales y colegios entre otros, y la llegada del invierno hacen que la situación para la población civil se esté convirtiendo en insostenible.

El pasado mes de octubre, el Gobierno español aprobó una ayuda de 60000 €, vía la AECID, para 600 familias karabajies refugiadas en Armenia, pero teniendo en cuenta la situación sería a todas luces necesario aumentar dichas ayudas tanto para los refugiados en Armenia como para los refugiados internos en Nagorno-Karabaj (Artsaj).

Proposición no de Ley

«Por ello, la Comisión de Cooperación Internacional del Congreso de los Diputados insta al Gobierno de España a:

1. Aumentar la ayuda humanitaria destinada a las familias de Nagorno-Karabaj refugiadas en Armenia.
2. Destinar ayuda humanitaria a las familias desplazadas internamente en Nagorno-Karabaj (Artsaj).
3. Suspender temporalmente la venta de armamento y material de doble uso a los Gobiernos de Turquía y Azerbaiyán.
4. Promover en todas las Organizaciones Internacionales (OOII), de las que España es miembro, la aprobación de medidas de ayuda humanitaria destinadas a la población de Nagorno-Karabaj (Artsaj).
5. Implicarse activamente, en las OOII, en la búsqueda de una salida pacífica y negociada al conflicto que ya ha desencadenado una crisis humanitaria.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de noviembre de 2020.—**Jon Iñarritu García**, Diputado.—**Mertxe Aizpurua Arzallus**, Portavoz del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu.

Comisión de Igualdad

161/001650

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa al fomento del emprendimiento de las mujeres en Start-Ups, para su debate en la Comisión de Igualdad.

Exposición de motivos

España encabeza la paridad en cuanto a la emprendeduría en la mujer. Así, 9 mujeres inician negocios por cada 10 hombres, una cifra que supera la media de europea que es de 6 mujeres por cada 10 hombres.

En España, el perfil de la mujer emprendedora responde a una edad de entre 25 y 34 años, que emprenden en un 70% por oportunidad de mercado y más del 50% tiene un nivel educativo superior.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 61

Sin embargo, estos ratios no se corresponden cuando concretamos a sectores tecnológicos especializados y creación de Start-Ups. De acuerdo al «Mapa de Emprendimiento 2020 de Spain Startup», nuestro país tiene un ecosistema que alcanza un cierto grado de madurez, donde las compañías suman una media de 2,5 años y en el que las empresas ya han consolidado su modelo de negocio y se encuentran en fases avanzadas de desarrollo.

Según el mismo Informe, las nuevas tendencias de emprendimiento en esta modalidad, responden a los sectores de «fintech», salud y educación, consolidándose las startups como herramientas de generación de empleo en el nuevo escenario Post_Covid. El 76% de las empresas analizadas tiene entre 2 y 10 empleados, un 30% más que en 2019.

Sin embargo, a diferencia del emprendimiento tradicional, existe una gran brecha de género en la creación de este tipo de empresas. En las mujeres el ratio no llega al 20%.

Según la Asociación Española de Mujeres Empresarias, desde el 2014, nos mantenemos en el mismo ratio referente a Star-Ups, 18%, existiendo una brecha considerable en los sectores tecnológicos especializados en cuanto al emprendimiento femenino.

Desde nuestro Grupo parlamentario consideramos fundamental seguir fomentando, tanto el emprendimiento femenino, como el autoempleo de mujeres, debiendo ser la principal línea de actuación, la profesionalización de los mecanismos de financiación, la formación y el apoyo para poner en marcha estos proyectos.

Además, se debe favorecer la creación de Plataformas de cooperación público-privada para promocionar Start-Ups promovidas por jóvenes empresarios, que a su vez, intervengan como mecanismo regulador de la brecha de género existente en este tipo de emprendimiento.

El fortalecimiento de estos mecanismos, la visibilización y su proyección internacional son elementos clave para incrementar la tasa de actividad de las mujeres y crear empleo.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, a través del Ministerio de Igualdad, a fomentar el emprendimiento de las mujeres en Start-Ups, mediante:

— Desarrollo de programas y acciones formativas específicas para mujeres emprendedoras, así como acciones de información, asesoramiento y acompañamiento de las mismas, prestando especial atención a sectores innovadores emergentes y a la utilización avanzada de las tecnologías de la información y comunicación.

— Impulso de plataformas de cooperación público-privado para promocionar Start-Ups promovidas por jóvenes empresarios, que garanticen:

- Consistencia jurídica.
- Sistema de financiación basado en líneas ICO o similar al emprendimiento en Start-Ups.
- Mentoring para la comercialización del producto.
- Incentivos fiscales a la creación de Start-Ups.

Dicha plataforma actuará como mecanismo regulador de la brecha existente en emprendimiento, fomentando el empleo femenino.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de octubre de 2020.—**Ana María Zurita Expósito, María Auxiliadora Pérez Díaz y Margarita Prohens Rigo**, Diputadas.—**Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001662

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Iván Espinosa de los Monteros y de Simón, doña Lourdes Méndez Monasterio, don Juan Luis Steegmann Olmedillas y doña Rocío De Meer Méndez, en sus respectivas condiciones de Portavoz y Diputados del Grupo Parlamentario VOX (GPVOX), al amparo de lo establecido en el artículo 193 y

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 62

siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentan la siguiente Proposición No de Ley en relación con la Gestación Subrogada, para su discusión en la Comisión de Igualdad.

Exposición de motivos

Primero. La gestación subrogada.

Lo que se denomina gestación por sustitución o subrogada, consiste en la contratación de los servicios de una mujer para gestar en su seno un niño, con el compromiso de entregarlo tras el parto a las personas que la han contratado, renunciando expresamente a los derechos derivados de la maternidad del niño. Normalmente, la gestación subrogada se produce a cambio de un precio, aunque hipotéticamente en algún caso puede realizarse de forma gratuita.

A esta práctica se la conoce popularmente como «vientres de alquiler», porque supone, ni más ni menos, que una forma de mercantilización del cuerpo de la mujer que lo «alquila» en sus capacidades reproductivas por encargo de un tercero, que paga un precio por ese «alquiler» y por la adquisición de plenos derechos sobre el niño que nazca.

Objetivamente y al margen de las intenciones subjetivas de quienes participan en el negocio, la gestación por sustitución utiliza a la mujer y al niño en contra de la dignidad humana. El cuerpo femenino pasa a ser una cosa objeto de comercio al igual que el niño concebido y gestado a consecuencia de este contrato. Los seres humanos no pueden ser objeto de derechos ajenos a cambio de precio, sino solo sujetos de derechos. La dignidad del hombre consiste en ser un fin en sí mismo, nunca un medio. La consecuencia final de la maternidad subrogada es que el niño y la mujer pasan a ser objetos de comercio, es decir, se produce un retroceso de siglos y a costa de la mujer en la consideración jurídica del ser humano y su dignidad.

La imagen que nos han transmitido recientemente los medios de comunicación, en concreto desde Ucrania, de cientos de niños almacenados a la espera de que alguien se haga cargo de ellos, nos ha hecho ver de forma muy gráfica la realidad descarnada de la consideración como meros productos objeto de comercialización de los niños gestados de esta forma. Considerados como productos los niños, y utilizadas para gestarlos sus madres biológicas. Mujeres sometidas y explotadas, la mayoría de las veces por la vulnerabilidad o pobreza en la que se encuentran, se ven obligadas a venderse comercializando su cuerpo y su maternidad para gestar hijos para otros. Son objetivamente despreciadas como personas, considerando que la función maternal es algo también que se puede ofrecer y ser objeto de transacción económica.

Son numerosas las personas del primer mundo rico que acuden a terceros países —muchas veces los más pobres— para encargar y recoger a sus hijos gestados por una mujer extranjera que solo accede a esta práctica por estar en condiciones de extrema pobreza. En la actualidad, pueden llegar a 1 000 los niños que anualmente se inscriben en los Registros españoles.

En Ucrania, por ejemplo, operan decenas de agencias que ofrecen sus servicios de gestación subrogada con paquetes que oscilan entre los 40 000 y 60 000 euros incluyendo gastos médicos de alojamiento, servicios de traducción y asistencia legal.

Segundo. El Ordenamiento Jurídico Español y la Gestación Subrogada.

En España, nuestro ordenamiento jurídico prohíbe expresamente la gestación subrogada. Así se establece en el artículo 10 de la Ley 14/2006, de 26 de mayo, sobre técnicas de reproducción humana asistida, bajo la rúbrica de la gestación por sustitución, señalando expresamente lo siguiente:

- «1. Será nulo de pleno derecho el contrato por el que se convenga la gestación, con o sin precio, a cargo de una mujer que renuncia a la filiación materna a favor del contratante o de un tercero.
2. La filiación de los hijos nacidos por gestación de sustitución será determinada por el parto.
3. Queda a salvo la posible acción de reclamación de la paternidad respecto del padre biológico, conforme a las reglas generales.»

Dicha norma se asienta en un elemental principio en el que se basa nuestra civilización, y es que la persona humana está fuera del comercio jurídico. En consecuencia, y aunque no existiera la prohibición expresa anteriormente citada, el contrato por gestación subrogada sería ilícito, en todo caso, de conformidad con el artículo 1271 del Código Civil español (CC), pues solo «pueden ser objeto de contrato todas las cosas que no están fuera del comercio de los hombres, aun las futuras», y es evidente que el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 63

cuerpo humano es un bien inalienable que queda fuera de la facultad de disposición de los hombres, es una «res extra commercium».

Cabe destacar, además, que esta prohibición se recoge también en la mayoría de los países de nuestro entorno, como es el caso de Italia y Francia, como veremos posteriormente.

Asimismo y en el estricto ámbito penal, el artículo 220 del Código penal español sanciona y tipifica la suposición de parto y la ocultación o entrega a terceros de un hijo para alterar o modificar su filiación. Por su parte, el artículo 221 del citado Código, castiga la intermediación señalando que «los que, mediando compensación económica, entreguen a otra persona un hijo, descendiente o cualquier menor aunque no concurren relación de filiación o parentesco, eludiendo los procedimientos legales de la guarda, acogimiento o adopción, con la finalidad de establecer una relación análoga a la de filiación, serán castigados con las penas de prisión de uno a cinco años y de inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de la patria potestad, tutela, curatela o guarda por tiempo de cuatro a 10 años». Igualmente serán castigado con las mismas penas la persona que lo reciba y el intermediario, aunque la entrega del menor se hubiese efectuado en país extranjero. Con ello se pretende evitar el tráfico de niños, que se trate al menor como un mero objeto o mercancía.

Tercero. Agencias mediadoras de gestación subrogada.

No obstante, existen agencias mediadoras de gestación subrogada que operan en España, y que se dedican a ofrecer distintos servicios, desde viajes organizados privados a países donde sí está permitida la gestación por sustitución, como Ucrania, Estados Unidos, Canadá, etc., hasta dar un soporte integral realizando contratos con los clientes que quieren tener hijos por esta vía de la gestación subrogada. Dichas agencias asesoran sobre las ventajas e inconvenientes para posteriormente poder registrar en el Registro Civil de nuestro país a esos niños, como hijos de los padres contratantes, obviando que la gestación subrogada es ilegal en nuestro país.

Estas agencias mediadoras, incluso, han organizado ferias en los años 2017 y 2018 en España para promocionar sus servicios. Ello implica que han obtenido el correspondiente permiso administrativo y que hacen publicidad con total impunidad —tanto en dichas ferias como en Internet— de una actividad que implica la celebración de contratos que son nulos de pleno derecho en nuestro ordenamiento jurídico y que, incluso, deberían llevar aparejada responsabilidad jurídico-penal.

De hecho, las agencias mediadoras de gestación subrogada ofrecen este tipo de servicios bajo la apariencia de una total normalidad, afirmando que no existe problema legal alguno, y promueven que los solicitantes contraten sus servicios en países donde se les va a reconocer la filiación, por no poder hacerse en España. Además de asesorar, realizan contratos, desarrollando una actividad en claro fraude de ley, y por ello debiera estar prohibida y ser sancionada dicha práctica.

En agosto del pasado año 2019, el Ministerio de Justicia solicitó a la Fiscalía General del Estado que iniciara una investigación sobre las actividades de las agencias mediadoras de gestación subrogada que operan en España. El Ministerio afirmó entonces en un comunicado que la gestación por vientres de alquiler es una práctica prohibida por la legislación española y las agencias que ofrecen estos servicios en nuestro país se lucran mediante esta actividad ilegal.

La entonces Ministra de Justicia en funciones, la Sra. Delgado García, ahora Fiscal General del Estado, aseguró que se perseguiría a las mafias que trafican con los vientres de las mujeres «aquí y donde sea», mientras que la actual Ministra de Educación, la Sra. Celaá Diéguez, lo comparaba con la compraventa de niños. La Sra. Delgado García, en su antigua condición de Ministra de Justicia, recalcó en declaraciones a EFE que «podrían estar cometiendo delitos como el tráfico de menores, de organización criminal, de blanqueo de capitales e incluso de falsedad documental».

Cuarto. Derecho comparado.

En nuestros sistemas jurídicos más cercanos, como anteriormente hemos mencionado, se recoge expresamente la prohibición de la gestación subrogada, e incluso en algunos, se tipifica como delito la intermediación en la misma. Es el caso del Derecho Penal francés, cuyo art. 227-12 castiga como delito el hecho de intermediar entre una pareja con deseo de tener un hijo y una mujer dispuesta a gestarlo. Esta disposición atañe a particulares pero también a las agencias y a los profesionales de las clínicas.

Esta infracción de la Ley se sanciona con 6 meses de prisión y 15000 € de multa. No obstante, las penas se duplicarán cuando estos hechos se hayan cometido con carácter habitual o con un fin lucrativo. Asimismo, será castigada con las mismas penas la tentativa de llevar a cabo tales acciones.

En el caso de Italia, la Ley n.º 40, de 19 de febrero de 2004, sobre Normas en materia de procreación médica asistida, también prohíbe expresamente la gestación subrogada. Concretamente el artículo 12.6 de la citada Ley señala que «quienquiera que de cualquier forma realiza, organiza o publicita la comercialización de gametos o de embriones o la subrogación de la maternidad será castigado con pena de reclusión de 3 meses a dos años y multa de 600000 a 1 millón de euros».

Quinto. La legalización de facto de la Gestación Subrogada.

Aunque la gestación por sustitución es nula de pleno derecho en nuestro país, como así lo señala expresamente el citado artículo 10 de la Ley 14/2006, existe, sin embargo, una vía de facto para poder registrar a los niños nacidos por estas técnicas, emanada de las diferentes, cambiantes y contradictorias instrucciones de la Dirección General de los Registros y del Notariado (en adelante «DGRN»), creándose, de esta manera, una aparente legalización de facto de la Gestación Subrogada.

El 5 de octubre de 2010, la DGRN dictó una Instrucción sobre Régimen Registral de la filiación de los nacidos mediante gestación por sustitución. En la citada Instrucción, la DGRN fijó las directrices para la calificación por parte de los Encargados del Registro Civil en relación con las solicitudes de inscripción de nacimiento formuladas por ciudadanos españoles, de los menores nacidos en el extranjero como consecuencia del uso de técnicas de gestación por sustitución, estableciendo como requisito previo para su inscripción la presentación de una resolución judicial dictada por el Tribunal competente, en la que se determinase la filiación del recién nacido a favor de los comitentes o contratantes. Ello implicaba que en todos los casos en los que la relación de filiación se hubiera determinado en el extranjero gracias a una resolución judicial sería título inscribible.

Frente al criterio mantenido por la DGRN, la Sala Primera del Tribunal Supremo, en la Sentencia de 6 de febrero de 2014, resolvió un recurso de casación en materia de impugnación de una resolución de la Dirección General de los Registros y del Notariado sobre la filiación de dos niños nacidos en California como consecuencia de un contrato de gestación por subrogación.

El proceso se inició con la demanda interpuesta por el Ministerio Fiscal contra la resolución de la DGRN que acordó la inscripción de los menores que había sido denegada previamente por el encargado del Registro Civil Consular de España en Los Ángeles.

La demanda fue estimada en primera instancia. La sentencia canceló y dejó sin efecto la inscripción de nacimiento de los menores con las menciones de filiación de los «padres» comitentes. Estos, interesados en mantener su inscripción, formularon recurso de apelación, y tras ser desestimado por la Audiencia Provincial de Valencia, interpusieron recurso de casación.

La sentencia del Tribunal Supremo desestimó el recurso de casación interpuesto por los comitentes, y declaró ajustada a derecho la cancelación de la inscripción de nacimiento. Es de destacar el fundamento de derecho tercero de la Sentencia que señala que «jos avances en las técnicas de reproducción humana asistida no pueden vulnerar la dignidad de la mujer gestante y del niño, mercantilizando la gestación y la filiación, cosificando a la mujer gestante y al niño, permitiendo a determinados intermediarios realizar negocios con ellos, posibilitando la explotación del estado de necesidad en que se encuentran mujeres jóvenes en situación de pobreza y creando una especie de ciudadanía censitaria en la que solo quienes disponen de elevados recursos económicos pueden establecer relaciones paterno-filiales vedadas a la mayoría de la población».

El Alto Tribunal concluyó señalando que la decisión de la autoridad registral de California, al atribuir la condición de padres al matrimonio formado por los comitentes, que contrataron la gestación por sustitución con una mujer que dio a luz a dos niños en dicho Estado, era contraria al orden público por resultar incompatible con normas que regulan aspectos esenciales de las relaciones familiares, concretamente con normas relativas a la filiación, inspiradas en valores constitucionales de dignidad de la persona, respeto a su integridad moral y protección de la infancia.

Posteriormente, los recurrentes promovieron un incidente de nulidad de actuaciones. La resolución del incidente se produjo mediante Auto del Tribunal Supremo de 2 de febrero de 2015. El Tribunal Supremo en este auto confirmó su anterior doctrina, considerando que la negativa de las autoridades españolas a inscribir a los menores nacidos mediante la técnica de la gestación por sustitución como hijos naturales de quienes conciertan esta gestación no vulnera ni el derecho a la tutela judicial efectiva, ni el derecho a la igualdad, ni el derecho a la intimidad familiar.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 65

Sexto. Actual Régimen Registral de la Gestación Subrogada.

En fecha de 14 de febrero de 2019 la DGRN publicó una nueva instrucción sobre el régimen registral de la filiación de los nacidos mediante gestación por sustitución. La Instrucción concretaba los criterios y las condiciones para que tuviera acceso al Registro Civil español la inscripción de los nacidos en el extranjero mediante esta técnica, permitiendo la inscripción mediante la presentación de una prueba de ADN que certificara la paternidad o maternidad de uno de los progenitores. Sin embargo, el Ministerio de Justicia la dejaba sin efecto dos días después recordando que la gestación por sustitución es una práctica prohibida en nuestro país.

Finalmente, la DGRN publicó el 18 de febrero de 2019 otra Instrucción sobre actualización del régimen registral de la filiación de los nacidos mediante gestación por sustitución, dejando sin efecto la Instrucción de 14 de febrero de 2019. Resulta sorprendente la contundente conclusión del encabezamiento de la Instrucción, señalando respecto a la actividad de las agencias mediadoras de gestación subrogada lo siguiente: «resulta además claro que la lucrativa actividad de las agencias mediadoras que operan en este terreno no puede considerarse ajustada a derecho». Señala, a su vez, que la problemática no se limita a España, sino que se desenvuelve en un ámbito exterior, por lo que sería necesaria una actuación internacional coordinada para hacerle frente de forma eficaz.

A pesar de lo expuesto, la Instrucción de 18 de febrero de 2019 permite la estimación de las solicitudes de inscripción en el Registro Civil consular de la filiación de menores nacidos con posterioridad a la publicación de la Instrucción, siempre que exista una sentencia de las autoridades judiciales del país correspondiente que sea firme y dotada de exequátur, u objeto del debido control incidental cuando proceda, de conformidad con la Instrucción de 5 de octubre de 2010. El solicitante podrá obtener, si procede, de las autoridades locales el pasaporte y permisos del menor para viajar a España. Una vez en España, a fin de asegurar que se cumplen todas las garantías con el necesario rigor probatorio, se deberá iniciar el correspondiente expediente para la inscripción de la filiación, con intervención del Ministerio Fiscal, o interponer las acciones judiciales de reclamación de dicha filiación. Se confirma así, una vez más, la legalización de facto en España de la Gestación Subrogada, a contracorriente de la señalada doctrina del Tribunal Supremo y del debido respeto a la dignidad de las mujeres y los niños.

Al amparo de todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario VOX presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Derogar la Instrucción de 18 de febrero de 2019, de la Dirección General de los Registros y del Notariado, sobre actualización del régimen registral de la filiación de los nacidos mediante gestación por sustitución, y proceder a dictar una nueva Instrucción con el objeto de aplicar en su integridad la doctrina del Tribunal Supremo sobre la materia, a fin de impedir la legalización de facto de la gestación subrogada y de sus consecuencias en España.

2. Promover las reformas normativas necesarias para prohibir y sancionar de forma expresa a todo aquel que realice actos o contratos de intermediación en España de gestación subrogada y, en concreto, a las agencias mediadoras que se publiciten y/o que realicen contratos de intermediación con tales fines, ya que su actuación no puede considerarse ajustada a derecho, de conformidad con el artículo 10 de la Ley 14/2006, de 26 de mayo, sobre técnicas de reproducción humana asistida.

3. Que inste al Ministerio Fiscal a perseguir de oficio la actividad de los promotores con finalidad comercial de la maternidad subrogada y a quienes intermedien u ofrezcan servicios en relación a ese tipo de contratos.

4. Promover activamente ante los órganos y autoridades de la Unión Europea y ante los Organismos internacionales e intergubernamentales en que España participa la creación de un consenso internacional con el fin de prohibir la gestación subrogada con carácter universal, para evitar abusos y vulneración de derechos de los más vulnerables.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de noviembre de 2020.—**Lourdes Méndez Monasterio, Juan Luis Steegmann Olmedillas y Rocío de Meer Méndez**, Diputados.—**Iván Espinosa de los Monteros de Simón**, Portavoz del Grupo Parlamentario VOX.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 66

161/001671

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Plural, a instancias de la diputada de Junts per Catalunya Laura Borràs Castanyer, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta, para su debate en la Comisión de Igualdad, una Proposición no de Ley para garantizar la no discriminación en el acceso de supervivientes de violencia machista a servicios públicos.

Exposición de motivos

Durante muchos años, las políticas contra la violencia machista se han enfocado especialmente a la prevención, mitigación y penalización de actos o conductas de violencia de género en el marco de relaciones afectivas entre mujeres y hombres.

Esto obedece por un lado a la naturaleza y riesgo asociado con la violencia doméstica (una parte de la violencia de género), que pone en peligro la integridad física y moral de víctimas y supervivientes, y por el otro, al planteamiento del actual marco legislativo español. En especial la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género, principalmente orientada a las relaciones afectivas.

La ley española vigente contrasta fuertemente la Ley catalana 5/2008, de 24 de abril, del derecho de las mujeres a erradicar la violencia machista, que contempla un ámbito de actuación mucho más amplio y que fue consecuencia de un proceso participativo transversal que permitió en su día la consecución de un consenso en Cataluña.

La urgencia con la que se planteó el Real Decreto 12/2020 de 31 de marzo, al inicio de la pandemia, para dotar a la Administración de instrumentos para dar cumplimiento a los derechos de víctimas y supervivientes de violencias machistas relacionadas con la prostitución y la trata, es una de las evidencias más sobre la creciente necesidad de actualizar el marco legislativo vigente mediante medidas estructurales, y no meramente coyunturales.

La implicación más cruda de esta realidad es la repercusión que la falta de una legislación que contemple un ámbito de actuación más amplio puede tener sobre víctimas, supervivientes y, en algunos casos, también sobre sus dependientes. Esto es así en especial en los ámbitos policial y judicial, en los que la legislación debe aplicarse más estrictamente, pero también en otros ámbitos, tales como el desarrollo de programas y partidas orientados a combatir la gran diversidad de violencias machistas.

En pleno siglo XXI; en medio de la actual pandemia, con las nuevas dinámicas que esta conlleva (algunas de las cuales llegan para quedarse), y en base a las sentencias judiciales de los últimos años, de entre otros sucesos, urge actualizar el planteamiento de la Administración y marco legislativo vigente para, como mínimo:

— Definir el concepto del consentimiento sexual de tal manera que no pueda haber lugar a dudas que tiene que conllevar la existencia de deseo, explícitamente expresado.

— Ampliar el marco conceptual de «violencia de género» a «violencia machista», ampliando las formas de violencia machista contempladas.

— Añadir las distintas formas de violencia digital.

— Añadir y definir distintas formas de violencia institucional.

— Ampliar las posibilidades de identidad sexual contempladas en la legislación vigente.

— Introducir la comisión delictiva por omisión para personas jurídicas y la Administración, conllevando ello la necesaria implantación en el seno de empresas y Administración de planes de igualdad y de prevención de conductas machistas.

— Definir las diligencias y procedimientos, así como el amparo para trabajadoras víctimas o supervivientes de conductas machistas, en relación con su protección (en aquellos casos de proximidad con el presunto agresor) hasta la celebración de los procedimientos judiciales pertinentes, en el seno de la Administración.

Por todo ello, los diputados y diputadas de Junts per Catalunya, presentan la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Impulsar la modificación, en el plazo de 8 meses, de la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género, o impulsar una nueva ley en su lugar, para ampliar el marco conceptual contemplado de 'violencia de género' al de 'violencias de machistas', así como para incluir la gran diversidad de violencias machistas en su ámbito de actuación, que permita protección

2. Abrir un proceso participativo que incluya a entidades del sector, a los organismos autonómicos del sector y a todos los grupos del Congreso de los Diputados, que sirva para apuntalar las medidas estructurales a impulsar mediante la mencionada modificación de ley.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de noviembre de 2020.—**Laura Borràs Castanyer**, Portavoz Adjunta del Grupo Parlamentario Plural.

Comisión de Seguimiento y Evaluación de los Acuerdos del Pacto de Estado en materia de Violencia de Género

161/001652

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley de medidas relativas a la Orden Europea de Protección de Víctimas, para su debate en la Comisión de seguimiento del Pacto Contra la Violencia de Género.

Exposición de motivos

La Directiva 2011/99UE regula la Orden Europea de Protección de Víctimas (OEP) que es un mecanismo de cooperación judicial, que se basa en el principio de reconocimiento mutuo, que significa que las órdenes de protección, dictadas en un Estado miembro de la UE, deben reconocerse y ejecutarse en otro Estado miembro, al que la víctima decida trasladarse o se haya trasladado. Aunque esta directiva aplica medidas de protección a cualquier persona que sea objeto de actos delictivos que puedan poner en peligro su vida, integridad física, psicológica y su dignidad, su libertad individual y su integridad sexual, son las víctimas de violencia de género, las que mayoritariamente cuentan con órdenes de protección.

Y con el objetivo de proteger a las mujeres contra toda forma de violencia, es necesario que este mecanismo de protección funcione y sea conocido por todos los actores implicados en la prevención y protección de quienes sufren a causa de la violencia de género, al igual que por sus víctimas y por la sociedad.

Por ello y debido a la falta de información y de conocimiento sobre la implementación de la Orden Europea de Protección de Víctimas y a la inexplicable escasez de órdenes europeas de protección emitidas, a causa del desconocimiento de aquellos que trabajan en la erradicación de la violencia contra la mujer y concretamente en la protección de estas, el Gobierno de España debe a llevar a cabo con celeridad y determinación, acciones para implementar y mejorar la eficacia de este mecanismo europeo.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Adoptar determinadas acciones para evaluar la implementación de la Orden Europea de Protección (OEP) y mejorar su conocimiento por parte de todos los organismos e Instituciones que trabajan en la lucha contra la violencia de género en España.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 68

— Implementar medidas que conlleven a una mayor utilización de la misma en nuestro país y que se concreten en las siguientes:

1. Identificar la situación actual de las medidas existentes destinadas a la protección de las víctimas de violencia de género y garantizar el cumplimiento de estas.
2. Evaluar y examinar el estado y los avances respecto de la Orden Europea de Protección de Víctimas.
3. Llevar a cabo la correcta transposición de la Directiva 2011/99UE relativa a la misma y trabajar para avanzar en la cooperación judicial entre los Estados miembros, garantizando el derecho de protección de las víctimas de delitos.
4. Facilitar los indicadores para medir el cumplimiento de esta Directiva en cuanto a:
 - Medidas de protección incluidas en la Orden.
 - Información que se da a las víctimas y agresores, sobre la protección que recibirán en el Estado al que viajarán, en el caso de la víctima, y las restricciones a las que se enfrenta el agresor en el caso que se desplace a este Estado.
 - Seguimiento de las Órdenes Europeas de Protección, dictadas en España y su desarrollo en el país receptor de estas.
5. Presentación de informes nacionales sobre la acción de este Gobierno en cuanto a la implementación de la Directiva 2011/99 UE.
6. Notificación de incumplimientos y medición de eficacia de dichas Órdenes en la efectiva protección de las víctimas de violencia de género.
7. Comunicación de datos por parte del Gobierno, como se recoge en la Directiva, respecto al número de Órdenes Europeas solicitadas, dictadas o reconocidas.
8. Formación de Jueces y Magistrados, Fuerzas y cuerpos de Seguridad del Estado, Fiscales, abogados, servicios sociales y organismos especializados, para que conozcan la utilidad de la Directiva 2011/99 UE y puedan utilizar la OEP como mecanismo para proteger a las víctimas de violencia de género.
9. Dar a conocer la Orden Europea de Protección, para que las ONG, asociaciones, colegios profesionales, la sociedad española y por supuesto las víctimas, puedan beneficiarse de este instrumento de protección a nivel internacional, que las protege en cualquier país de la UE. Para ello es necesario promover campañas publicitarias que den a conocer este mecanismo europeo.
10. Trabajar conjuntamente con la Comisión exigiendo la implicación a nivel europeo del seguimiento y cumplimiento de la directiva 2011/99 UE en todos los Estados miembros, para conseguir un espacio de libertad y seguridad en el ámbito de la violencia de género.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de octubre de 2020.—**María Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Beatriz Álvarez Fanjul y Margarita Prohens Rigo**, Diputadas.—**Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001669

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley sobre el desarrollo de las Unidades de Valoración Forense Integral, para su debate en la Comisión de Seguimiento y Evaluación del Pacto de Estado contra la Violencia de Género.

Exposición de motivos

La evaluación de la violencia de género reviste una gran complejidad, de manera que debe afrontarse a través de una respuesta de carácter interdisciplinar. Las Unidades de Valoración Integral Forense (UVFI) son equipos multidisciplinares integrados por profesionales de la medicina forense, la psicología y

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 69

asistentes sociales. Su cometido es el de ofrecer una respuesta específica y especializada, además de coordinada entre las diferentes personas profesionales, que permita un diagnóstico de la violencia de género más allá de la simple búsqueda de un signo o signos de agresión concreta. Constituyen, pues, un elemento necesario para la asistencia a los jueces y juezas en la valoración de riesgo en casos de violencia de género y en consecuencia, para la protección a las víctimas.

Las UVFI están recogidas tanto en la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género como en el Pacto de Estado en materia de Violencia de Género aprobado por el Congreso de los Diputados el 28 de septiembre de 2017. El Pacto de Estado indicaba en su medida número 110 que su despliegue debería estar completado en todo el territorio español en el plazo máximo de dos años.

Transcurridos dieciséis años desde la aprobación de la Ley Integral y tres desde la aprobación del Pacto de Estado, el establecimiento de las UVFI es muy desigual y no se ha completado. Así lo refieren instituciones como el Defensor del Pueblo o la Fiscalía General del Estado.

En su informe anual de 2019, el Defensor del Pueblo solicita a la Secretaría de Estado de Justicia que dote a los juzgados de violencia de género de las unidades de valoración forense y de los medios humanos y materiales necesarios para que tanto fiscales como jueces puedan desarrollar sus funciones con plenas garantías.

La memoria de 2019 de la Fiscalía General del Estado destaca la desigualdad territorial de los juzgados a la hora de conceder medidas de protección a las víctimas de violencia machista y resalta que la diferencia de criterios en los juzgados genera cierta inseguridad jurídica que además resulta incompatible con las campañas de incentivación de denuncias que desde todos los sectores sociales e institucionales se aconseja. El Ministerio Público solicita instrumentos y herramientas adecuadas para afrontar la violencia, entre ellos la dotación de las unidades de valoración forense.

Ya entre los años 2005 a 2007, tras la aprobación de la Ley Integral, se impulsaron las UVFI de Violencia de Género en territorios del ministerio de Justicia. En 2011 se aprobó un Protocolo de Tratamiento y Actuación Forense Integral, una herramienta con la que estas unidades pueden ofrecer un estudio técnico, riguroso y garantista que contemple la situación clínica de las víctimas sin perder de vista las consecuencias jurídicas de los hechos.

No obstante, la competencia que habilita para el impulso y desarrollo de las UVFI está en muchos casos transferida a las CCAA, de manera que de la voluntad de cada una de ellas depende en buena parte que estas unidades estén plenamente establecidas en cada territorio o, por el contrario, se encuentren, transcurridos los años desde su regulación por ley, todavía en un estadio muy incipiente, o bien no estén adecuadamente dotadas, aún estar formalmente creadas.

Ha llegado el momento de dar un impulso definitivo a las Unidades de Valoración Forense Integral, sin más demoras, de manera homogénea en toda España.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, en colaboración con las Comunidades Autónomas, a:

1. Establecer, desarrollar, y dotar adecuadamente con carácter de urgencia en todo el territorio español las Unidades de Valoración Forense Integral (UVFI), previstas en la LO 1/2004 y en el Pacto de Estado en materia de Violencia de Género.

2. Tener en cuenta para el funcionamiento de las UVFI el Protocolo médico- forense de valoración urgente del riesgo de violencia de género del Ministerio de Justicia.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de noviembre de 2020.—**Lidia Guinart Moreno**, Diputada.—**Susana Ros Martínez y Rafael Simancas Simancas**, Portavoces del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión sobre Seguridad Vial

161/001644

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre el Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa mesa para presentar, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la siguiente Proposición No de Ley sobre llevar a cabo el diseño y creación de una señal de Zona de Bajas Emisiones, así como su incorporación en el Catálogo oficial de señales de circulación, para su debate en la Comisión de Seguridad Vial.

Exposición de motivos

La contaminación atmosférica repercute de forma relevante en la salud y seguridad de los ciudadanos. Por este motivo, numerosas ciudades españolas están definiendo Zona de Bajas Emisiones (ZBE) con el objetivo de reducir las emisiones derivadas de la movilidad. En su implantación, las ZBE se delimitan geográficamente y se identifican las condiciones de acceso de las distintas tipologías de vehículos, resultando fundamental que esta información sea conocida por los conductores.

Por otra parte, las señales de circulación y marcas viales tienen por misión advertir e informar a éstos u ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación de determinadas circunstancias de la vía o de la circulación. En orden a garantizar su homogeneidad en las vías y conocimiento por parte de los usuarios, el Reglamento General de Circulación establece en su artículo 134 que “las señales que pueden ser utilizadas en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial deberán cumplir las normas y especificaciones que se establecen en este reglamento y en el Catálogo oficial de señales de circulación”.

En el Catálogo oficial de señales de circulación no incluye actualmente una señal de reglamentación que indique de forma homogénea a los usuarios de la vía las limitaciones en el acceso a las ZBE, situación que podría abocar a las ciudades a utilizar distinta señalización, como ya está ocurriendo en distintas ciudades, con el riesgo de falta de uniformidad en el territorio nacional lo que podría originar incompreensión por parte de los usuarios restando su efectividad e Inseguridad jurídica.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar trabajando en el diseño y creación de una señal de Zona de Bajas Emisiones, así como su incorporación en el nuevo Catálogo oficial de señales de circulación actualmente en tramitación.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de octubre de 2020.—**José Carlos Durán Peralta, Maribel García López y Adolfo Pérez Abellás**, Diputados.—**Felipe Jesús Sicilia Alférez y Rafael Simancas Simancas**, Portavoces del Grupo Parlamentario Socialista.

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

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

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de noviembre de 2020.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

181/000617

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Transporte Movilidad y Agenda Urbana

Diputada doña Carmen Riobos Regadera

Texto:

¿En qué fecha tiene previsto el ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana presentar el «Estudio Informativo del Proyecto línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Madrid-Oropesa»?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de noviembre de 2020.—**Carmen Riobos Regadera**, Diputada.

Comisión de Trabajo, Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

181/000612

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

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Trabajo, Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

Diputado don Alberto Rodríguez Rodríguez

Entre las facultades propias de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social está la de requerir a las empresas para que adecúen formalmente los tipos contractuales a la realidad de la relación laboral que amparan, conforme a la normativa reguladora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social contenida principalmente en la Ley 23/2015 de 21 de julio. Este tipo de actuaciones contribuyen a mostrar una visión adecuada de la estructura de contratación: cuáles son las necesidades reales de contratación indefinida y cuántos contratos indefinidos se celebran en realidad.

En virtud de lo expuesto, se pregunta:

Texto:

¿Cuántos contratos de falsos autónomos se han transformado en contratos laborales como consecuencia de actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en los últimos 6 meses?

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Alberto Rodríguez Rodríguez**, Diputado.

181/000613

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

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Trabajo, Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

Diputado don Alberto Rodríguez Rodríguez

Entre las facultades propias de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social está la de requerir a las empresas para que adecúen formalmente los tipos contractuales a la realidad de la relación laboral que amparan, conforme a la normativa reguladora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social contenida principalmente en la Ley 23/2015 de 21 de julio. Una vez realizada la conversión de un falso autónomo a un contrato laboral se procede a la liquidación de cuotas de Seguridad Social por las diferencias entre las realmente cotizadas y las que debieron cotizarse.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 72

En virtud de lo expuesto, se pregunta:

Texto:

¿Qué cantidad de cotizaciones se han recaudado como consecuencia de la conversión de contratos de falsos autónomos en contratos laborales a raíz de las actuaciones de la Inspección de Trabajo en los últimos 6 meses?

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Alberto Rodríguez Rodríguez**, Diputado.

181/000614

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

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Trabajo, Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

Diputado don Alberto Rodríguez Rodríguez

El RDL 28/2020 sobre teletrabajo nace con objetivo de proporcionar una regulación suficiente, transversal e integrada en una norma sustantiva única sobre las cuestiones relativas a la realidad del teletrabajo, realidad esta que ha tenido una importancia enorme en los últimos tiempos por la crisis sanitaria en la que aún nos encontramos. Lo dispuesto en la norma viene a suplir las carencias existentes en la regulación de este fenómeno, pero para la efectividad de la norma son necesarias actuaciones concretas de los poderes públicos tendentes a garantizar su cumplimiento.

En virtud de lo expuesto, se pregunta:

Texto:

¿Qué medidas prácticas se han adoptado por parte del Gobierno para dar cumplimiento efectivo a lo dispuesto en el RDL 28/2020 sobre teletrabajo?

¿Qué medidas se prevén adoptar en el futuro?

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Alberto Rodríguez Rodríguez**, Diputado.

181/000615

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

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Trabajo, Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

Diputado don Alberto Rodríguez Rodríguez

El Real Decreto-ley 8/2019, de 8 de marzo, de medidas urgentes de protección social y de lucha contra la precariedad laboral en la jornada de trabajo introdujo la obligatoriedad por parte de las empresas de llevar un registro de la jornada diaria de los trabajadores.

En virtud de lo expuesto, se pregunta:

Texto:

Desde la entrada en vigor del RD Ley 8/2019 que introducía el apartado 9 del art. 34 del Estatuto de los Trabajadores referente al control horario de la jornada de trabajo,

¿Cuántas actuaciones se han llevado a cabo por parte de la inspección de trabajo para controlar el cumplimiento del mismo?

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 73

¿Cuántas horas extra fraudulentas se estima que se han evitado con estos nuevos sistemas?

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Alberto Rodríguez Rodríguez**, Diputado.

181/000616

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

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Trabajo, Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

Diputado don Alberto Rodríguez Rodríguez

El Real Decreto-ley 8/2020, estableció la posibilidad de que las empresas se acogieran a expedientes de regulación temporal de empleo por causad de fuerza mayor derivadas de la crisis sanitaria creada por el COVID-19. Posteriormente, el Real Decreto- Ley prorroga la posibilidad de acogerse a estos ERTE's hasta el 31 de enero de 2021,

En virtud de lo expuesto, se pregunta:

Texto:

Desde la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 8/2020,

¿Cuántas actuaciones se han llevado a cabo por parte de la Inspección de Trabajo para controlar los ERTE's fraudulentos en los que una empresa, aun estando acogida a esta medida excepcional, continúa con su actividad, y cuántas sanciones se han impuesto por estos hechos?

¿Cuántas actuaciones se han llevado a cabo por parte de la Inspección de Trabajo para controlar los abusos laborales sobre trabajadores incluidos en ERTEs, obligados a trabajar a jornada completa a pesar de tener el contrato suspendido o la jornada reducida?

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2020.—**Alberto Rodríguez Rodríguez**, Diputado.

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA

184/027285

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

(184) Pregunta al Gobierno con respuesta escrita.

Autor: Matute García de Jalón, Oskar (GEH Bildu).

Terrenos de las antiguas explotaciones mineras que son propiedad del Estado por ser de titularidad de Abra Industrial, AHV, AGRUMINSA, Franco Belga de Minas de Somorrostro, Orconera o SEPI en los municipios de Trapagaran, Ortuella y Abanto-Zierbena; delimitación de la «zona de incidencia» o protección de la «corta» de Gallarta e incidencia en las parcelas de su entorno; previsión y razón para no tramitar la finalización de la explotación minera ante la Dirección de Minas del Gobierno autonómico, y número de ventas o permutas de terrenos de las antiguas minas realizadas a través de Abra Industrial.

Acuerdo:

1. En cuanto a la solicitud de que se fije la información solicitada en un plano contenida en los puntos 1, 2 y 4 de la presente iniciativa, y teniendo en cuenta la subsanación de falta de firma contenida en el escrito número de registro 70408, admitir a trámite como solicitud de informe a los efectos de los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 74

artículos 7 del Reglamento de la Cámara y 109 de la Constitución, y trasladar a la Administración Pública correspondiente (nuevo número de expediente 186/001929).

2. En cuanto al resto, admitir a trámite, trasladar al Gobierno a los efectos de lo dispuesto en el artículo 190 del Reglamento y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

3. Comunicar este acuerdo al Sr. Diputado autor de la iniciativa.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de noviembre de 2020.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Oskar Matute García de Jalón, diputado de EH BILDU (Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu), de conformidad con lo previsto en el artículo 185 del Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes preguntas al Gobierno con solicitud de respuesta por escrito.

El Ministerio de Industria a través de la SEPI ha sido, en los últimos años, el mayor propietario de suelo tanto en la Zona Minera como en la Margen Izquierda de Bizkaia.

Esos terrenos provienen de la antigua Babcock-Wilcox, la Naval y Altos Hornos de Vickaya (AHV), así como de las antiguas minas de Franco Belga, Orconera, Agruminsa.

Esos espacios se han visto reducidos por operaciones como la construcción del Bilbao Exhibición Center (BEC) en Ansio (Barakaldo) para hacer frente al pago de deudas de AHV con la Diputación Foral de Bizkaia, la construcción del Polígono Abra Industrial en los municipios de Ortuella y Abanto-Zierbena y la venta de terrenos mineros en los municipios de Trapagaran, Ortuella y Abanto-Zierbena vendidos también a la Diputación para liquidar deudas.

Los terrenos industriales situados en la Margen Izquierda, municipios de Sestao y Barakaldo, por el desarrollo urbanístico de la misma están más claramente delimitados no siendo así en los correspondientes a las antiguas explotaciones mineras que es a los que nos vamos a referir.

1. Mediante escritura firmada ante notario el 29-12-1988 Altos Hornos de Vizcaya (AHV), Agrupación Minera S.A. (AGRUMINSA) y Franco Belga de Minas de Somorrostro, representadas por Juan Luis Burgos Marín (Presidente del Consejo de Administración de AHV y Apoderado de las otras) VENDE a la Diputación Foral de Bizkaia, representada por José Alberto Pradera Jauregi (Diputado General de Bizkaia) 6002900 m².

Esos terrenos están situados en los municipios de Trapagaran, Ortuella y Abanto-Zierbena, correspondiendo 2657585 al primero, 2738763 a Ortuella y 606552 a Abanto-Zierbena.

La venta se efectuó por el precio alzado de 2814474000 pts. que se imputan a la deuda fiscal de la Sociedad AHV y AGRUMINSA.

2. Posteriormente se constituiría la empresa Abra Industrial, para promover y desarrollar el nuevo polígono industrial del mismo nombre en los municipios de Ortuella y Abanto-Zierbena, no habiéndose cumplido las previsiones iniciales de ocupación de suelo en sus diferentes fases, ni incluso han sido ocupadas o vendidas todas las parcelas de la primera fase.

3. Además quedan explotaciones mineras «activas» pese a no haber actividad desde mediados de los años 90 creando incertidumbre sobre el futuro de la «corta» en superficie y las galerías subterráneas.

Por todo ello se desea preguntar:

1) ¿Cuáles son los terrenos de las antiguas explotaciones mineras que aún son propiedad del Estado por ser de titularidad de Abra Industrial, AHV, AGRUMINSA, Franco Belga de Minas de Somorrostro, Orconera o SEPI en los municipios de Trapagaran, Ortuella y Abanto-Zierbena?

[...]

2) ¿Cuál es la delimitación de la «zona de incidencia» o protección de la «corta» de Gallarta y cómo afecta a las parcelas de su entorno? [...]

3) Tanto la «corta» como las galerías subterráneas, pese a la inactividad de la explotación minera, se encuentran calificadas como minas vivas y por tanto en explotación lo que impide la elaboración del «plan de restauración» y definir el futuro de esos espacios. ¿Cuál es la previsión sobre ambos espacios y

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 180

17 de noviembre de 2020

Pág. 75

la razón para no tramitar la finalización de la explotación minera ante la Dirección de Minas del Gobierno Autónomo?

4) Desde su constitución ¿cuántas ventas o permutas de terrenos de las antiguas minas se han realizado a través de Abra Industrial? [...]

5) ¿Cuáles son las previsiones a corto, medio y largo plazo sobre la zona de Abra Industrial?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de noviembre de 2020.—**Oskar Matute García de Jalón**, Diputado.—**Mertxe Aizpurua Arzallus**, Portavoz del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu.

cve: BOCG-14-D-180