



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

VIII LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

5 de enero de 2006

Núm. 315

ÍNDICE

Páginas

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY

Comisión de Asuntos Exteriores

- 161/001403** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre medidas compensatorias a ciudadanos españoles ex residentes en la antigua colonia de Guinea Ecuatorial 3

Comisión de Fomento y Vivienda

- 161/001395** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la realización del tren de alta velocidad entre Zaragoza-Tudela-Pamplona y futura conexión con la «Y» vasca 4
- 161/001399** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre los cambios en la línea ferroviaria del Prat debido a las obras del AVE 5
- 161/001404** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa al proyecto constructivo de la plataforma corredor Noroeste de Alta Velocidad, Eje Ourense-Santiago: tramo Ourense-Lalín, subtramo Lalín (Abeleda), Lalín (Baxan)..... 7

Comisión de Educación y Ciencia

- 161/001397** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a los acontecimientos, actuaciones o manifestaciones ajenas a las propiamente deportivas en los recintos o en la celebración de competiciones oficiales..... 7

Comisión de Industria, Turismo y Comercio

- 161/001401** Proposición no de Ley presentada por los Grupos Parlamentarios de Esquerra Republicana (ERC), de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y Mixto, sobre un programa de medidas urgentes para la paralización de las obras de la central térmica Cristóbal Colón, en Huelva 8

Comisión de Sanidad y Consumo

- 161/001396** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la inclusión en atención podológica preventiva a las personas con diabetes mellitus dentro del catálogo de prestaciones del Sistema Nacional de la Salud 11

Comisión de Medio Ambiente

- 161/001398** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC), para la creación de un fondo de compra de espacios litorales y de mejora de las inversiones en la conservación del litoral 12
- 161/001400** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, relativa a la autorización de emisarios submarinos en la costa norte de Castellón 14

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

- 161/001402** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), por la que se insta al Gobierno a controlar la venta de vehículos a motor en la vía pública 15

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

Comisión de Interior

- 181/001526** Pregunta formulada por el Diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz (GS), sobre resultados de la operación «Green» desarrollada en varias localidades de la Costa del Sol y lugar donde se ha detenido a varias personas por su vinculación al Grupo Salafista para la Predicación y el Combate argelino 16
- 181/001527** Pregunta formulada por el Diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz (GS), sobre objetivo que pretende la Dirección General de Instituciones Penitenciarias con la puesta en marcha de un módulo joven en el centro penitenciario de Málaga 16
- 181/001528** Pregunta formulada por el Diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz (GS), sobre número de operaciones que se han producido en la provincia de Málaga por parte del actual Gobierno en contra del terrorismo integrista islámico 16

Comisión de Trabajo y Asuntos Sociales

- 181/001529** Pregunta formulada por la Diputada doña Olivia Cedrés Rodríguez (GS), sobre valoración acerca de la creación del Consejo Consultivo de Adopción Internacional y funciones del mismo 17

Competencias en relación con otros órganos e instituciones

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

- 232/000060** Encabezamiento y fallo de la Sentencia dictada en el recurso de inconstitucionalidad número 368/2000, interpuesto por el Presidente del Gobierno frente a la Ley del Parlamento de Andalucía 8/1999, de 27 de octubre, del Espacio Natural de Doñana 17
- 233/000120** Encabezamiento y fallo de la Sentencia dictada en la cuestión de inconstitucionalidad número 2177/1998, planteada por la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears sobre el artículo 6.6 de la Ley de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears 5/1996, de 18 de diciembre, de Medidas Tributarias y Administrativas, por su posible contradicción con los artículos 9.3, 14, 33.3 y 37.1 de la Constitución 18

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 Propositiones 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, 27 de diciembre de 2005.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

Comisión de Asuntos Exteriores

161/001403

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta, para su discusión ante la Comisión de Asuntos Exteriores del Congreso de los Diputados, una Proposition no de Ley sobre medidas compensatorias a ciudadanos españoles ex residentes en la antigua colonia de Guinea Ecuatorial.

PROPOSICIÓN NO DE LEY DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) SOBRE MEDIDAS COMPENSATORIAS A CIUDADANOS ESPAÑOLES EX RESIDENTES EN LA ANTIGUA COLONIA DE GUINEA ECUATORIAL

Antecedentes

En fecha 5 de abril de 1995, el Congreso de los Diputados aprobó por unanimidad una Proposition no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) que hacía referencia a las medidas compensatorias a ciudadanos españoles ex residentes en la antigua colonia de Guinea Ecuatorial. El objetivo de esta Proposition no de Ley era resolver el problema de aquellas personas que abandonaron la ex

colonia española como consecuencia del deterioro de las relaciones entre el Gobierno español y el Gobierno de Guinea, dejando todos sus bienes en dicho territorio.

En ella se instaba al Gobierno, por una parte, a elaborar en el plazo de seis meses un censo en relación a los españoles que tuvieron que abandonar la colonia y, por otra parte, se establecía que en el plazo de dos meses a contar desde la elaboración de dicho censo se debían concretar las medidas.

Unos meses más tarde, el Grupo Parlamentario Catalán formuló dos preguntas al Gobierno (31 de mayo y 20 de septiembre de 1995): una en relación a las medidas que había adoptado el Gobierno para dar cumplimiento a la Proposition no de Ley mencionada y la segunda para conocer en qué punto se encontraba la confección del censo que debía elaborar el Gobierno. En ambos casos se respondió que se estaba trabajando en el tema, que resultaba del todo laborioso.

Asimismo, durante el mes de diciembre de 1995 y una vez concluidos los plazos, se produjo una comparecencia del Subsecretario de Asuntos Exteriores (a petición del Grupo Parlamentario Catalán y para informar sobre las medidas adoptadas para dar cumplimiento a la mencionada Proposition), en la cual se pusieron de manifiesto dichas dificultades y se hablaba de la creación de una Comisión Interministerial para proceder en este caso como se había procedido en casos similares.

Durante el mes de febrero de 1997 se produjo de nuevo la comparecencia del Subsecretario de Asuntos Exteriores, también a petición del Grupo Parlamentario Catalán, para informar de las medidas adoptadas para dar cumplimiento a la Proposition no de Ley, en el transcurso de la cual el Gobierno puso de manifiesto, entre otros aspectos, que lo que en principio parecía circunscribirse a un mandato de elaboración técnica más o menos compleja de un censo había mostrado posteriormente un alcance político, económico e incluso jurídico que trascendía del marco del propio Departamento de Asuntos Exteriores y se señalaba que se seguiría trabajando para encontrar una solución a este problema.

En fecha 6 de octubre de 2002, y como consecuencia de una pregunta formulada por el Grupo Parlamentario Catalán, una vez más sobre las medidas para compensar y ayudar a los ciudadanos que sufrieron perjuicios económicos por el abandono de bienes y actividades en Guinea Ecuatorial como consecuencia del deterioro de las relaciones políticas entre España y su antigua colonia, el Gobierno alegaba las dificultades respecto al cumplimiento de los mandatos contenidos

en la Proposición no de Ley por diversos motivos, entre otros:

a) La Proposición de Ley tiene un redactado ambiguo que impide determinar de forma clara el ámbito del censo que se ha de elaborar. Así, no es posible saber si en él deben incluirse sólo las personas físicas o también las jurídicas.

b) No se establece de forma clara en el texto de la Proposición qué momento debe tomarse como referencia para la elaboración del censo.

c) El grupo de trabajo constituido para tratar de impulsar los trabajos de elaboración del censo señaló la necesidad de que se diera la debida publicidad a las tareas de elaboración del censo, al efecto de que cualquier afectado pudiera solicitar su inclusión, y se hacía referencia a una publicación en el «Boletín Oficial del Estado» para obtener dicha finalidad.

d) La elaboración del censo se había dilatado excesivamente en el tiempo como consecuencia de las dificultades técnicas.

Más recientemente, el 11 de junio de 2003, este Grupo Parlamentario volvió a presentar una Proposición no de Ley para resolver esta situación. La Proposición no de Ley fue rechazada por la entonces mayoría del Grupo Parlamentario Popular, a pesar del apoyo obtenido por parte de todo el resto de fuerzas parlamentarias y a pesar también del reconocimiento del portavoz del Grupo Popular de la necesidad de dar solución al drama que vivieron y siguen viviendo en algunos casos los ex residentes españoles en Guinea.

Ya en esta legislatura, el 24 de noviembre de 2004, fue aprobada, enmendada, una Proposición no de Ley a propuesta del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) en este sentido.

A la vista de la ineficacia de dicha Proposición no de Ley, que instaba al Gobierno a prestar asistencia consular a aquellos antiguos residentes en Guinea Ecuatorial que «se vieran perjudicados en sus bienes y propiedades con motivo de actos discriminatorios del Gobierno de aquel país y acudan a los tribunales ecuatoguineanos en defensa de sus intereses».

Y visto el apoyo que obtuvo esta iniciativa por parte del Grupo Parlamentario que da soporte al Gobierno, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), a la vista de la injusta situación que se ha creado como consecuencia de todos los hechos relacionados anteriormente, agravada por el excesivo paso del tiempo, presenta la siguiente:

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno:

1. A establecer, previa publicación de un anuncio a tal efecto en el «Boletín Oficial del Estado», un plazo cerrado durante el cual todas las personas que conside-

ren que fueron perjudicadas por la pérdida de sus inmuebles y de sus negocios como consecuencia de la descolonización y consecuente evacuación forzosa de Guinea Ecuatorial puedan presentar la documentación necesaria y suficiente que acredite la propiedad de los bienes objeto de pérdida.

2. A elaborar un censo de perjudicados tras la correspondiente comprobación de la documentación aportada.

3. A establecer un derecho de indemnización a favor de tales perjudicados, sin perjuicio del derecho de repetición de las cantidades abonadas por parte del Estado en reclamación internacional ante el Gobierno de Guinea Ecuatorial.

4. A dotar una partida presupuestaria para hacer frente a los gastos que se deriven de todas las gestiones necesarias para dar cumplimiento a los acuerdos relacionados en los apartados anteriores.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de diciembre de 2005.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Comisión de Fomento y Vivienda

161/001395

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Popular del Congreso de los Diputados, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa a la realización del tren de alta velocidad entre Zaragoza-Tudela-Pamplona y futura conexión con la «Y» griega vasca, para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

El día 12 de diciembre de 2005 el Gobierno de la nación y el de la Comunidad Autónoma del País Vasco han formalizado un convenio de cooperación en cuya virtud el Gobierno vasco asumirá la ejecución del tramo guipuzcoano del tren de alta velocidad, descontando del cupo contributivo las cantidades invertidas en dicha infraestructura estatal.

La disposición adicional quinta del vigente Convenio Económico entre la Comunidad Foral de Navarra y el Estado establece que «el Estado y la Comunidad Foral podrán acordar la financiación conjunta de inversiones a realizar en Navarra, o en otros territorios, cuando la naturaleza o características de las mismas aconseje este tipo de financiación».

La construcción del tren de alta velocidad entre Zaragoza y Pamplona estaba prevista en el acuerdo de

colaboración suscrito el 17 de diciembre de 2002 entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra. La ejecución de las obras debía realizarse en el horizonte temporal 2007-2010. Sin embargo, los Presupuestos Generales del Estado para el año 2006 no contemplan cantidad alguna que permita afrontar esta magna obra de infraestructura en los plazos señalados y ni siquiera se prevé cantidad alguna en los años 2007, 2008 y 2009.

El Gobierno de Navarra ha expresado su voluntad de llegar a un acuerdo semejante al alcanzado entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno vasco para anticipar la ejecución de una obra de interés general, tanto para Navarra como para el conjunto de España, utilizando para ello una fórmula similar a la del País Vasco, utilizando para ello el cauce establecido en la disposición adicional quinta del Convenio Económico, con la previsión de que las inversiones realizadas por el Gobierno de la Comunidad Foral para la ejecución del tramo navarro (Tudela-Pamplona y conexión con la «Y» griega vasca) sea deducible de la aportación a las cargas generales del Estado por tratarse de una infraestructura de la exclusiva competencia estatal.

Por lo expuesto, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso presenta la siguiente:

Proposición no de Ley:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que convenga con la Comunidad Foral de Navarra, al amparo de lo dispuesto en la disposición adicional quinta del vigente Convenio Económico, la realización del tren de alta velocidad entre Zaragoza-Tudela-Pamplona y futura conexión con la «Y» griega vasca, asumiendo Navarra la ejecución del tramo navarro deduciendo las cantidades invertidas en la misma de la aportación a las cargas generales del Estado.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de diciembre de 2005.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001399

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de Ley, sobre los cambios en la línea ferroviaria del Prat debido a las obras del AVE, para su debate en Comisión de Fomento.

Durante muchos años, el Gobierno Catalán y el Ministerio de Fomento han presentado numerosos estudios para llevar el AVE, el Metro y hasta un bucle de Cercanías al aeropuerto de El Prat en un horizonte temporal que sobrepasa los diez años.

Mientras tanto, los usuarios del transporte público han tenido que sobrevivir con un tren de RENFE que, en vía única, circulaba cada 30 minutos; un autobús directo al centro que inexplicablemente se escapó de la integración tarifaria y unos servicios nocturnos realmente pésimos, a pesar de la mejora asociada a la reciente incorporación del bus integrado N-17 cada hora durante la madrugada.

En estos momentos, las restricciones ferroviarias causadas por las obras del AVE a la entrada de la estación de Sants (donde quedan circulables dos de las cuatro vías de entrada a la estación) empeoran todavía más las históricas carencias del transporte al aeropuerto. El tren de Cercanías C-1 que unía el Maresme y Plaza Catalunya con el aeropuerto se ha sustituido por una lanzadera cada 20 minutos entre el aeropuerto y la estación de El Prat, donde conecta con la línea C-2, que, ahora, siempre se detiene en El Prat. El forzado transbordo en la estación de El Prat genera largas esperas a la intemperie en andenes muy estrechos, por donde pasan trenes de grandes líneas, regionales y mercancías, algunos de ellos a 120 km/h. La estación no tiene las suficientes dimensiones para realizar transbordos masivos, tal y como se están dando actualmente. El paso inferior entre andenes también es muy estrecho y no dispone de ascensor, un aspecto básico para el transporte de equipajes y movilidad de personas discapacitadas.

AENA, además, ha cerrado el pasillo que comunica la estación del aeropuerto con el recinto aeroportuario, distancia que hoy recorren dos autobuses sustitutorios.

Paralelamente, se ha creado un servicio de autobuses que une directamente la Estación de Sants con la estación del aeropuerto cada 30 minutos. Este servicio cubre el 20 por ciento de la capacidad ofertada por el anterior servicio ferroviario: 1.448 viajeros por hora y sentido. El 80 por ciento restante es imposible de cubrir por los trenes actuales de la línea C-2, ya suficientemente saturados en el recorrido hacia Castelldefels, Vilanova y Sant Vicenç.

Estos autobuses, además de insuficientes, son de piso alto y, por lo tanto, no adaptados al transporte de equipajes ni a personas discapacitadas. Tampoco son prácticos, ya que inexplicablemente dejan a los viajeros en la estación del aeropuerto, forzándolos a transbordar a una segunda lanzadera que los lleve a las terminales, mientras que los autobuses para salir del aeropuerto pasan igualmente por las terminales.

Todo este cúmulo de incidencias deriva en una situación lamentable para los usuarios del transporte público. El viaje en tren entre el aeropuerto y la Plaza Catalunya ha pasado de durar 25 minutos a alargarse entre 34 y 52 minutos, lo cual supone pérdidas de tiem-

po del 36 al 108 por ciento. Además, hay que añadir el tiempo que tarda la lanzadera entre las terminales y la estación del aeropuerto, que no puede transportar a todos los pasajeros de golpe. Lo que antes se hacía con un tren y una pasarela mecánica, hoy se propone solucionar con dos o tres trenes, un autobús y tres transbordos con equipajes. Un hecho insólito.

Es responsabilidad del Ministerio de Fomento no haber incrementado la capacidad de la línea de Vilanova para acoger los trenes Mataró-aeropuerto, que circulaban por una vía exclusiva hasta Sants, hoy levantada por las obras del AVE. Por lo tanto, debería ser esta administración la que asumiese los costes de unos autobuses sustitutorios que deberían llegar como mínimo al 75 por ciento de la capacidad del servicio anterior, dada la extrema inutilidad de un sistema basado en tres transbordos para hacer 14 kilómetros. Además, se ha hecho oídos sordos de las propuestas que el Pleno del Ayuntamiento del Prat ha venido haciendo reiteradamente preveyendo el caos que se podía producir, así como caso omiso de las propuestas que la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP) ha realizado en torno a este tema y que en esta Proposición no de Ley quedan expuestas.

Por otra parte, hay que tener en cuenta los viajes que, por razones de trabajo, efectúan los 12.000 trabajadores de estas instalaciones, más los que hacen las empresas de los servicios asociados, resultando en conjunto unos 11 millones de viajes más. En total, se producen unos 36 millones de viajes hacia y desde el aeropuerto, que de forma muy mayoritaria se hacen con sistemas de transporte no sostenibles.

La Ley 9/2003, de 13 de junio, de movilidad de Catalunya, establece que en los desarrollos urbanísticos que supongan inversiones de más de 25 millones de euros se tendrá que efectuar una evaluación de la movilidad generada y, lógicamente, también una propuesta de acceso en clave sostenible.

Las obras de ampliación del aeropuerto de El Prat se encuentran incluidas en este supuesto de la Ley. La disposición adicional tercera de esta Ley crea la figura del gestor o gestora de la movilidad en cada uno de los polígonos y efectúa mandato al Gobierno de la Generalitat para que reglamentariamente establezca el régimen de implantación y la parte de la financiación que tiene que ir a cargo de las empresas del polígono.

Asimismo, el acuerdo estratégico para la internacionalización, la calidad de la ocupación y la competitividad de la economía catalana establece, en el punto 7 del apartado 1.3, Movilidad de personas, dentro del capítulo I, Mejora de las condiciones básicas de competitividad, que se diseñará un plan de acceso sostenible a los principales polígonos industriales, entre ellos, el aeropuerto de El Prat, y se establece la necesidad de un programa piloto para el ejercicio de 2005 que incluya programas para la implantación de diversos medios de transporte incluyendo más servicios regulares y la

reconversión de autobuses de empresa en autobuses de polígono, así como promoviendo a la vez el coche compartido.

Estas cuestiones han sido aprobadas en el Pleno Municipal del Ayuntamiento de El Prat del 9 de noviembre mediante una moción —con el voto favorable de todos los grupos políticos con representación municipal— en la que se pedía la creación urgente de un Consejo de Movilidad que garantice una gestión eficiente y sostenible de la movilidad interior y con el exterior del aeropuerto en transporte público.

Por todo ello se presenta la siguiente:

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que lleve a cabo todos los trámites necesarios para:

1. La creación del Consejo de Movilidad y de su ente gestor dentro del aeropuerto.
2. La planificación y puesta en servicio de un plan de contingencia mientras duren las obras del tren de alta velocidad (TAV) para garantizar el servicio a todos los usuarios de los servicios ferroviarios de El Prat y su entorno.
3. Circulen por Vilafranca (línea C-4) los trenes regionales y de largo recorrido que no tienen parada entre Sant Vicenç de Calders y Barcelona, con el objetivo de que pudiera volver a funcionar la lanzadera entre Sants y el aeropuerto directamente sin realizar ningún transbordo, además de conseguir liberar espacio y una circulación más rápida.
4. Los autobuses entre Sants y el aeropuerto conecten directamente con las terminales A, B y C, y no con la estación de RENFE.
5. Se incremente la capacidad de los autobuses entre Sants y el aeropuerto, llegando a los 10 autobuses. De esta manera se conseguiría una frecuencia de 12 minutos. Puesta en marcha de autobuses desde la Plaza Cataluña integrados tarifariamente.
6. Se adapten los autobuses sustitutorios a personas discapacitadas y con equipajes.
7. AENA facilite la entrada de un carril bus segregado.
8. Se asuman los costes por parte del Ministerio de Fomento.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de diciembre de 2005.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Presidente del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

161/001404

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de la Diputada doña María Olaia Fernández Davila (BNG), al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa a proyecto constructivo de la plataforma corredor Noroeste de Alta Velocidad, Eje Ourense-Santiago; tramo Ourense-Lalín; subtramo Lalín (Abeleda), Lalín (Baxan), para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

Al proyecto constructivo de la plataforma corredor Noroeste de Alta Velocidad, Eje Ourense-Santiago; tramo Ourense-Lalín; subtramo Lalín (Abeleda), Lalín (Baxan), le ha sido incorporado la construcción de dos escombreras que no eran contempladas en el proyecto en el momento de su exposición al público y en plazo de alegaciones, por lo que no fue posible exponer por parte de los afectados ninguna consideración al respecto.

Conociendo la zona, resulta difícil entender la ubicación de estas escombreras, ya que las mismas están proyectadas sobre el Agro de Roxás y sobre el Agro de Costoia, con una ocupación de superficie de 138.900 m² y 48.900 m², respectivamente. Prácticamente las únicas tierras de labor de una parroquia cuya única actividad es la agricultura.

Además de la afectación económica que, la construcción de estas escombreras, supone para los vecinos, existe un peligro constante para sus vidas y bienes por lo cerca que están de las viviendas y dado que existe un importante desnivel en la orografía del terreno.

Los vecinos tienen dirigido escrito al Ministerio de Fomento, Secretaría de Estado de Estructuras y Planificación, así como a la Dirección de Ferrocarriles, en el que exponen de manera pormenorizada los perjuicios que para ellos representa la construcción de estas escombreras, pero además proponen al Ministerio una alternativa, que desde nuestro punto de vista entendemos puede ser adecuada, ya que la propuesta que se hace es la reubicación de las escombreras en la misma zona, pero en terrenos menos productivos y limítrofes con los que se contemplan en el proyecto. Monte detrás de Castro y Monte de Costoia son las propuestas hechas por los vecinos, montes rasos con escasa masa forestal y prácticamente con la misma accesibilidad para el traslado de escombros que las planteadas por Fomento.

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

La reubicación de las escombreras proyectadas en el trazado del tren de alta velocidad, tramos Ourense-

Lalín; subtramos Lalín (Abeleda)-Lalín (Baxan), ubicadas en los lugares de Agro de Roxás y Agro de Costoia, por ser éstos los únicos terrenos de producción agraria en la parroquia de Vilanova, cuya actividad económica exclusiva es la agricultura.

Considerar las alternativas propuestas por los vecinos de Vilanova para la reubicación de estas escombreras en lugares limítrofes con los proyectados.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de diciembre de 2005.—**María Olaia Fernández Davila**, Diputada.—El Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

Comisión de Educación y Ciencia

161/001397

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa a los acontecimientos, actuaciones o manifestaciones ajenas a las propiamente deportivas en los recintos o en la celebración de competiciones oficiales, para su debate en la Comisión de Educación y Ciencia.

Exposición de motivos

En el mes de marzo de 2005 el Gobierno presentó el Protocolo contra el racismo, la xenofobia y la intolerancia en el fútbol. El citado Protocolo recogía 34 actuaciones y someterse al control de las obligaciones y deberes del Observatorio del racismo, la xenofobia y la violencia en el deporte, creado en el seno de la Comisión Nacional contra la Violencia en los Espectáculos Deportivos.

En los últimos dos años se vienen produciendo actuaciones que buscan la utilización del deporte como vehículo para reivindicaciones que nada tienen que ver con el desarrollo normal de las competiciones, y que en muchos casos cuentan con el beneplácito y el apoyo de las directivas de los clubes u otras instituciones.

A nuestro Grupo le preocupan estas actuaciones y, en este sentido, conviene que debe dotarse al Consejo Superior de Deportes (que forma parte de la Comisión Nacional contra la Violencia en los Espectáculos Deportivos, junto con las Comunidades Autónomas, Corporaciones Locales, Federaciones Deportivas españolas o Ligas Profesionales, asociaciones de deportistas y personas de reconocido prestigio en el ámbito del deporte y seguridad) de las competencias suficientes

para preservar, con carácter previo, a las competiciones deportivas oficiales de ámbito estatal, y el recinto donde se celebre, de aquellas actuaciones, manifestaciones, pancartas o exhibición de símbolos ajenos al desarrollo propio del espectáculo deportivo.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias que habiliten al Consejo Superior de Deportes, junto con la Comisión Nacional contra la Violencia en los Espectáculos Deportivos, a que, con carácter previo a la celebración de una competición deportiva de ámbito estatal o por razón del recinto deportivo donde se celebre, pueda conocer el programa previsto de cualesquiera otras actuaciones, manifestaciones, pancartas o exhibición de símbolos ajenos al desarrollo propio del espectáculo deportivo.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de diciembre de 2005.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Industria, Turismo y Comercio

161/001401

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana y los grupos abajo firmantes, al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente Proposición no de Ley, sobre un programa de medidas urgentes para la paralización de las obras de la central térmica Cristóbal Colón, en Huelva, para su debate en la Comisión de Industria.

Exposición de motivos

Los datos objetivos de la situación en relación a la generación eléctrica de la provincia de Huelva evidencian que no existe déficit de producción y generación de energía eléctrica, por cuanto estaban autorizadas ministerialmente por el Gobierno anterior dos de los tres grupos de 400 Mw que Unión FENOSA tiene en funcionamiento en el puerto exterior de Huelva, además de las centrales de cogeneración de las propias plantas del polo químico de Huelva como ENCE-Celulosas, Ertisa, Aurecan..., junto con las nuevas instalaciones eólicas instaladas en una provincia que no supera las 450.000 personas y que produce más de cuatro veces la energía consumida en su record máximo de consumo.

Datos que desautorizan la decisión del anterior Gobierno, en el que el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, de la Dirección General de Política Económica y Minas y de la Subdirección General de la Energía Eléctrica emitió un dudoso certificado sobre la situación eléctrica de Huelva, firmado por el Subdirector General, don Eduardo Ramos García, con fecha 8 de julio de 2004, ref.: SGEE/RDG/LGS y enviado al TSJA, en el que se hacía constar textualmente «que la zona de Andalucía Occidental viene siendo deficitaria de generación eléctrica desde hace años»... Y que: «La generación, cuyo acceso a la red de transporte se ha solicitado en Cristóbal Colón, viene a paliar la garantía de calidad y seguridad del suministro a las provincias de Huelva y Sevilla», haciendo caso omiso a la recién terminada en esa misma fecha, central de Unión FENOSA de 1.200 Mw junto con las diversas centrales de cogeneración existentes en el polo químico de Huelva. Déficit que por otra parte ha quedado desautorizado en la reciente Resolución Ministerial denegatoria de la primera central que Endesa pretendía construir en Sevilla.

Los estudios de modelización matemática del Consejo Superior de Investigaciones Científicas encargado por Orden Ministerial, exp.: 166/001388, han concluido en diciembre de 2004 que: «la ría de Huelva no admite más capacidad, que dos grupos de ciclo combinado de 400 Mw», referente al inaceptable incremento de temperatura en 8°C de la ría de Huelva según directrices europeas medioambientales de obligado cumplimiento.

Aun así estos estudios sólo hacen referencia al previsible calentamiento de la ría provocado por la central de Unión FENOSA (Fase I: 2 grupos de 400 Mw) y Fase II: 3 grupos de 400 Mw, no autorizada ministerialmente, pero ya construida) junto con la Central de Endesa (400 Mw), pero sin contabilizar el efecto integrado del resto de industrias químicas del polo y el gran número de plantas de cogeneración preexistentes o que se han venido construyendo recientemente, en el cálculo global sobre calentamiento de la ría, lo que indica claramente que el estudio es a todas luces incompleto e insuficiente.

Por otra parte, la situación ambiental de la ría de Huelva se está viendo afectada de una manera inadmisibles; los niveles de ozono están sobrepasando el umbral máximo permitido, se están vertiendo materiales radiactivos en las balsas de fosfoyesos, el aumento de temperatura de la ría de Huelva, etc.

Los estudios sobre niveles de inmisión de contaminación por ozono a realizar por el CSIC en el Plan de Calidad de la ría de Huelva aún no han salido a la luz pública mientras se siguen instalando nuevas industrias y ampliaciones, algunas sin autorizaciones administrativas, ministeriales o urbanísticas.

El estudio contenido en la Agenda Local 21 de Huelva sobre incumplimientos de la Calidad del aire en Huelva-nivel de Ozono, según legislación anterior, señalaba para el año 1999 un total de 166 superaciones diarias del

límite legal para protección de la vegetación en la estación medidora ubicada en la Barriada de la Orden y 160 en la ubicada en el Hospital Manuel Lois, y un total de dos superaciones diarias del límite legal para la información a la población en la ubicada en la Orden.

Los datos del European Topic Centre on Air and Climate Change, de la Agencia Europea del Medio Ambiente, que recoge las dos estaciones urbanas de Huelva que miden el contaminante ozono, se obtiene 57 y 52 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, cifras muy altas de media anual para el año 2003.

Técnicos especialistas del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) y de la Universidad de Huelva hicieron referencia en la prensa local el 17 de septiembre de 2005, día mundial sobre el estudio del Ozono, a las mediciones efectuadas en las estaciones medidoras de Huelva, alertando sobre el grave riesgo sanitario que supone para la población del área metropolitana de Huelva la concentración de centrales de ciclo combinado, por el efecto contra la salud humana del contaminante ozono y contra sectores productivos del área metropolitana como la producción agraria de fresa. Más aun en aquellas zonas próximas habitadas alrededor de la central de Endesa que se encuentra en el centro del área metropolitana rodeada por Huelva, Palos de la Frontera, la Rábida, Moguer, Punta Umbría y Mazagón. Teniendo en cuenta que los óxidos de nitrógeno, contaminantes graves que producen las centrales térmicas, son precursores de formación de ozono en medio urbano en presencia de sol y compuestos orgánicos volátiles, ambos elementos, muy abundantes en Huelva, el primero por todos conocido y el segundo por la presencia de la Refinería Cepsa y resto de industrias químicas en el Polo Químico de Huelva, por lo que es imposible el cumplimiento de parámetros legales referidos al ozono, ya que los datos citados son preoperacionales a los tres grupos de Unión FENOSA, cada uno de 400 Mw. y a las diversas centrales de cogeneración hoy día en funcionamiento, si se construyera y pusiera en funcionamiento el cuarto gran grupo de ciclo combinado de Endesa, hoy en fase de construcción sin licencia municipal de obras.

Según datos del propio Ministerio de Medio Ambiente sobre los derechos de emisión de gases contaminantes que las empresas españolas han gestionado para el período 2005-2007, en el 2005 a la media española le «corresponden» 3,8 toneladas/año/habitante y en 2007 3,5 toneladas/año/habitante. En cambio en la ciudad de Huelva son: 26,42 Toneladas/año/habitante para 2005 y 32,47 toneladas/año/habitante. De las cifras onubenses el 50 por ciento pertenecen sólo a dos empresas: Unión Fenosa ciclos combinados y Endesa ciclos combinados.

Demostrado científicamente que el incremento estadístico de índices de ozono supone incrementos estadísticos de los índices de prevalencia de los síntomas de asma, la Sociedad Española de Neumología ha señalado recientemente a Huelva como la ciudad española con mayor tasa de asma, con un 14,60 por ciento, y una

de las ciudades con más casos e índice de prevalencia a nivel internacional.

El 2.º Informe realizado por el CSIC mantiene que la zona denominada de la «Ría de Huelva» tiene uno de los mayores índices de cáncer a nivel nacional, corroborado por el Atlas de Mortalidad Nacional elaborado por la Universidad Pompeu Fabra de Barcelona, sin que hasta la fecha se haya realizado un registro y estudio epidemiológico de la enfermedad en el ámbito o entorno de la ría de Huelva.

Mientras, se siguen vertiendo en las marismas del Tinto, al lado de la ciudad, en las balsas de fosfoyesos, 2,5 millones de toneladas anuales hasta un total de 120 millones de toneladas de un material tóxico, radiactivo y peligroso que ni se reduce, ni se recicla, ni se reutiliza, pese a la denegación de costas de la concesión administrativa tras el incumplimiento por parte de Fertiberia, empresa instalada también en la Punta del Sebo.

Estos vertidos se siguen realizando pese a que en el anexo al sexto informe del CSIC la institución científica manifiesta la existencia de cierta probabilidad de la rotura de las citadas balsas.

La IV Conferencia Internacional de Salud Urbana que se ha celebrado a finales de octubre del presente año en Toronto (Canadá) ha situado al suroeste español, y concretamente a Huelva, como uno de los casos de estudio más importantes del mundo en cuanto a zona déficit en la salud de la población de países desarrollados.

El pasado 21 de octubre de 2005 el actual Gobierno denegó la primera central térmica que la misma empresa Endesa pretendía construir en Sevilla debido a la declaración de impacto ambiental, en relación a estudios de modelización matemática de niveles de inmisión de contaminantes en la ciudad de Sevilla y su afección al río Guadalquivir. Estudios que no fueron realizados para esta cuarta central de 400 Mw en Huelva que la empresa Endesa construye hoy sin licencia municipal de obras, ni en lo referente a la inmisión de contaminantes, ni sus efectos a la ría, en el documento resolución de 13 de febrero de 2003, del Ministerio de Medio Ambiente, en el que el anterior Gobierno autorizaba su instalación.

La Autorización Ministerial del antiguo Gobierno para la central de Endesa en Huelva, además, desoyó los informes siguientes:

— La Dirección General de Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, aportado por la Delegación Provincial de Huelva, puso de manifiesto: «lo complicado que resulta, desde el punto de vista de la carga potencial de contaminación atmosférica, asumir la instalación de una nueva Central Térmica de Ciclo Combinado, ya que la superación de los niveles de inmisión de NOx no parece aconsejarlo; y, además, existen otras instalaciones de generación que dan con creces servicio a la demanda energética de la zona. En cuanto a la localización, seña-

la la necesidad de justificar en el estudio de impacto ambiental suficientemente las alternativas de ubicación manejadas, dada la existencia de otras industrias, la densidad de población existente y las posibles incidencias que pudieran derivarse de la instalación de esta nueva central.»

— La Delegación Provincial de Huelva de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía indicaba que «el documento presentado no hace mención alguna a la influencia ambiental de las aguas de refrigeración de la turbina de vapor sobre el medio marino. No se aportan datos sobre caudal de agua de mar, temperatura de emisión ni del sistema de difusión del previsible emisario submarino. Tampoco se hace mención al ciclo térmico de las aguas naturales en el entorno del punto de vertido ni a su influencia sobre la flora y la fauna submarina en el entorno de la zona de emisión. Debe tenerse en cuenta que cualquier alteración negativa de la calidad del agua podría afectar a zonas de elevado valor ecológico como las marismas del Odiel, isla de En Medio, marisma del Burro, etc.».

Olvidaba la Reserva de la Biosfera «Marismas del Odiel» declarada por la UNESCO, que se ubica justo en la otra orilla de la Térmica.

Por otro lado, la Declaración Ministerial de CT Cristóbal Colón alude a una altura de la chimenea condicionada a los estudios y conclusiones del CSIC respecto a la altura de la capa de inversión térmica que nunca se ha realizado, mientras que se construye una chimenea de 60 m que no coincide con la citada altura de la capa de inversión, ya que esta altura es variable, alcanzando incluso los 300 m. Una mayor altura, como hicieron Cepsa y Ence, permitiría una mejor dispersión de los contaminantes, máxime considerando la proximidad de la ciudad.

En aspectos urbanísticos y sociales la central a la que el Ayuntamiento de Huelva denegó la licencia es de dudosa legalidad, como refrendan las contundentes declaraciones de los testigos llamados a declarar al juicio sobre la térmica de Endesa, redactor del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva, por un lado, y el Jefe de los Servicios Técnicos Municipales, por otro, máximos conocedores del citado Plan, quienes manifestaron que la citada obra contraviene el PGOU, legislación urbanística de Huelva que recoge los famosos acuerdos para la recuperación de la avenida Fco. Montenegro (puerto interior de Huelva, o zona donde confluyen los dos ríos) firmados en el año 1991 por todas las Administraciones, patronal, partidos políticos, sindicatos e industrias y que decían textualmente que la recuperación de ese territorio para la ciudad «sería progresiva y escalonada», permitiendo la presencia de las industrias contaminantes hasta el final de su ciclo de vida útil, no permitiendo en cambio la construcción de nuevas industrias pesadas y contaminantes.

La construcción de la nueva térmica justo al lado de la vieja demuestra el final de vida útil de los dos grupos

de la vieja central, uno de fuel y otro de gas, que se encontraban paralizados por su obsolescencia y su baja rentabilidad, pese a que Endesa aún defiende que no se trata de una nueva planta, sino una modernización de la existente.

Por todo ello, y frente al agravio comparativo y al desequilibrio territorial que supone la denegación por el Ministerio de Medio Ambiente de la primera central que se pretendía construir en Sevilla, frente a la autorización de la cuarta en Huelva a la que no se le efectuaron los estudios sobre inmisión de contaminación ni sus efectos sobre la salud de los ciudadanos onubenses y la ría de Huelva y los espacios protegidos circundantes, teniendo en cuenta que la «nueva» central «Cristóbal Colón» está siendo construida sin licencia y sin control urbanístico, el Gobierno debe actuar.

Todos estos estudios y evidencias han sacado a la luz el engaño organizado por la administración anterior para justificar la necesidad de la construcción de la central de Endesa mediante la manipulación de certificados, informes matemáticos y técnicos, mientras se sostenía lo contrario ante la población afectada, ante la propia Administración de Justicia y ante las autoridades comunitarias.

En estas condiciones, si se intenta mantener el proyecto de la térmica de Endesa, en un espacio en el que el plan general de la ciudad señala que no se pueden ubicar «nuevas» instalaciones contaminantes, para poder así recuperar progresiva y escalonadamente un territorio de esparcimiento robado a la ciudad en plena dictadura por el Polo Químico y en el que se concentran graves episodios de contaminación de suelo, aire y agua, refrendados por sentencias condenatorias firmes por delito medioambiental a dos de las cinco empresas contaminantes ubicadas tan próximas a la ciudad, se generarán graves conflictos y serios enfrentamientos sociales y territoriales.

La continuación de las obras conduce irremediablemente a esta situación de conflicto, de injusticia territorial y sobre todo de la pérdida de una justa aspiración ciudadana, la recuperación futura de la Punta del Sebo. Aspiración que han respaldado a la fecha de hoy 23.000 ciudadanos, para la convocatoria de un referéndum y evitar que se instalen más industrias en un terreno tan masacrado.

Ante la situación creada, que se agrava cada vez que se conocen nuevos datos medioambientales y sanitarios en el entorno próximo, y teniendo en cuenta que en Huelva no existe déficit de producción de energía eléctrica que haga necesaria por el «interés general» la construcción de la nueva central Térmica de Endesa.

Por todo ello se presenta la siguiente:

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Llevar todos los trámites necesarios para que se suspenda cautelarmente la Resolución de 13 de febrero

de 2003, del Ministerio de Medio Ambiente, en la que el anterior Gobierno autorizaba su instalación, procediendo a la inmediata paralización de la obra construida hasta el momento por “Endesa Ciclos Combinados, S. L.” o su puesta en funcionamiento, hasta tanto se realicen los oportunos estudios referidos que analicen con independencia si la presencia de esta nueva Central de Ciclo Combinado, que se encuentra en el centro del área metropolitana de Huelva tras la estatua a Colón, justo en la confluencia de los ríos Tinto y Odiel, concretamente frente a la Rábida y los Lugares Colombinos en el primero, y frente a la Reserva de la Biosfera por la UNESCO «Marismas del Odiel», zona ZEPA y RAMSAR en el segundo, no afecta en ningún caso a la salud de los ciudadanos y a las zonas protegidas circundantes.

2. Requerir del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, de la Dirección General de Política Económica y Minas y de la Subdirección General de la Energía Eléctrica la revisión del certificado sobre la situación eléctrica de Huelva, para posteriormente remitirlo al TSJA, sala de lo Contencioso Administrativo, sala segunda de Sevilla, para que tome en consideración la realidad de la generación eléctrica de Huelva.

3. Que el Ministerio de Medio Ambiente realice la modelización matemática integrada de la nueva central de Endesa con el resto de industrias del Polo Químico junto a la nueva central de Unión FENOSA en el puerto exterior, que hasta el momento no se ha realizado, sobre la afección de la inmisión en el área metropolitana de Huelva de contaminantes NOx, bencenos etc.

4. Exigir a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía el requerimiento de la obligatoria (AAI) Autorización Ambiental Integrada exigible a una instalación nueva, haciendo cumplir la normativa proveniente de Directrices Europeas, Ley 16/2002, de 1 de julio, relativa a la Prevención y Control Integrados de la Contaminación, en la que se contemple igualmente la modelización por técnicos independientes de la Administración Autónoma de los criterios de inmisión de contaminantes en todo el área metropolitana, así como el cumplimiento estricto de la legalidad urbanística, datos fundamentales sin los cuales no se puede autorizar la puesta en marcha de la central.

5. Llevar a cabo todos los trámites necesarios para que el Consejo Superior de Investigaciones Científicas agilice el informe sobre contaminación por ozono, que debería haber sido incluido en el Plan de Calidad ambiental de la ría de Huelva, con carácter previo a la gran concentración de centrales en la ría de Huelva y la corrección del informe sobre calentamiento de la ría, considerando con integridad a todas las industrias del Polo.

6. Respetar y hacer cumplir rigurosamente el contenido total de la Proposición no de Ley (161/001380) aprobada el 9 de abril de 1999, por la que se instaba al Gobierno a la creación en el Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) de una comisión técnica para la realización de un diagnóstico sobre la situación ambiental y sanitaria del entorno de la ría de Huelva, a elaborar un

plan de recuperación integral de la misma y a poner en marcha en la ciudad de Huelva un centro de I+D sobre contaminación industrial y procesos de corrección, aspectos estos últimos que no se han cumplido.

7. Llevar a cabo todos los trámites necesarios para crear, tal y como concluyó el informe del Defensor del Pueblo Andaluz en el año 2000, mediante las Administraciones concernidas (Central, Autonómica y Locales afectadas) con respeto mutuo y recíproco a sus autonomías respectivas, un Consorcio para la gestión sostenible del espacio geográfico (a determinar y acotar) al que de modo impreciso nos hemos estado refiriendo (ría de Huelva y entorno), con participación e integración en el mismo de entidades representativas de los sectores de la sociedad civil que pudieran ostentar la cualificación de interesadas, por incluir en su ámbito de actuación la promoción y/o defensa de intereses legítimos-colectivos.

Esta entidad de “cooperación administrativa” encontraría su justificación jurídica en lo establecido en el artículo 6 y en el artículo 7 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por Ley 4/1999, de 13 de enero, y de lo establecido en el artículo 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

8. Realizar una moratoria a la instalación de nuevas industrias contaminantes y a la ampliación de las existentes, tanto en el puerto interior como en el exterior de Huelva, hasta que no se concluyan todos los informes sobre la situación medioambiental y sanitaria de la ría de Huelva.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de diciembre de 2005.—**Rosa María Bonás Pahisa**, Diputada.—**Joan Puigcercós i Boixassa**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC).—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Presidente del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.—**Francisco Rodríguez Sánchez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

Comisión de Sanidad y Consumo

161/001396

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes

del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente Proposición no de Ley, relativa a la inclusión en atención podológica preventiva a las personas con Diabetes Mellitus dentro del catálogo de prestaciones del Sistema Nacional de la Salud, para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

La Diabetes Mellitus (D.M.) es una enfermedad de tratamiento crónico, que afecta —según las últimas estadísticas— a más del 6 por ciento de la población de España, de tal forma que más de cuatro millones de pacientes son tributarios de tratamiento antidiabético.

De los estudios realizados en torno a esta metabopatía, se infiere que, con independencia de la gravedad en sí, son de mayor trascendencia y ensombrecen el pronóstico las complicaciones de la misma, producidas por la carencia crónica de insulina en el individuo, lo que determina unos niveles muy altos de glucosa en sangre.

Recientemente diversas asociaciones, entre las que destaca la Federación de Diabéticos Españoles, han puesto de manifiesto que una de las más frecuentes complicaciones es el pie diabético, que consiste en la disminución del flujo sanguíneo y la sensibilidad nerviosa, lo que aporta un mayor riesgo de sufrir heridas, que son de lenta y difícil curación, por lo que cuentan con el peligro de infecciones, que ocasionan, con frecuencia, una amputación total o parcial del pie.

Conviene hacer notar también la «Declaración de Saint Vicent». Entre sus objetivos destaca la reducción de las amputaciones como consecuencia de la Diabetes en un 50 por ciento. Asimismo, las estadísticas recientes ponen de manifiesto que entre el 15 y el 20 por ciento de las personas diabéticas acaban sufriendo amputaciones en sus pies.

La prevalencia en España del Pie Diabético se sitúa entre el 8 y el 10 por ciento, según los datos del Ministerio de Sanidad y Consumo.

Es por ello que el Grupo Parlamentario Popular es consciente de que las medidas preventivas de esta complicación son importantísimas con el fin de paliar la instauración definitiva de la complicación, generar mejor calidad de vida a los diabéticos, disminuir el costo derivado de las hospitalizaciones o tratamiento sintomático y paliativo, sin olvidar los preceptos Constitucionales que ponen de manifiesto la competencia de los poderes públicos en organizar y tutelar la salud a través de medidas preventivas y de las prestaciones de los servicios necesarios.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular formula la siguiente:

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que en el plazo más breve posible, de acuerdo con

el Consejo Interterritorial de Salud, incluya la atención podológica preventiva a las personas con Diabetes Mellitus dentro del catálogo de prestaciones del Sistema Nacional de Salud.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de diciembre de 2005.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Medio Ambiente

161/001398

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, a instancia de la Diputada doña Rosa María Bonás i Pahisa, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley para la creación de un fondo de compra de espacios litorales y de mejora de las inversiones en la conservación del litoral para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

El Ministerio de Medio Ambiente viene anunciando, desde el inicio de su actividad hasta la actualidad, medidas de protección de la costa basadas en la recuperación del dominio público marítimo-terrestre y en la adquisición de terrenos. En la presente Proposición no de Ley se resume la visión de nuestro grupo al respecto de estas actuaciones desde una perspectiva presupuestaria y organizativa. En este sentido consideramos que, atendiendo a los objetivos del Ministerio de Medio Ambiente, las asignaciones presupuestarias ni los mecanismos previstos para su consecución no son adecuadas, por lo que planteamos determinadas mejoras.

El deslinde del dominio público marítimo-terrestre:

La Ministra Cristina Narbona informó sobre las líneas generales de la política de su Departamento ante la Comisión de Medio Ambiente en mayo de 2004. En su comparencia constató que la falta de recursos en los programas de costas estaban llevando un «uso privativo inadecuado de nuestras costas». Asimismo apuntó que «nuestra intención es la de culminar, a lo largo de esta legislatura, el deslinde del dominio público marítimo-terrestre, que en estos momentos alcanza el 65 por ciento de los kilómetros de costa existentes. Daremos prioridad en ese deslinde a la incoación de los expedientes relativos a los tramos con mayor presión sobre el litoral».

Nos consta que en la Conferencia Sectorial del pasado mes de julio de 2005 se puso sobre la mesa el plan de deslindes. En este marco se mantuvo el compromiso de finalizar el proceso de deslinde en cuatro años, de contratar el apoyo técnico necesario para tal fin y de dar prioridad a los tramos que sufren las mayores presiones.

En los PGE 2006 la inversión prevista para deslinde (a efectuar por la Dirección General de Costas y la Dirección General del Agua) supone tan sólo 5 millones de euros. Para los siguientes años las aportaciones previstas son de 5 millones el 2007, 4 millones el 2008 y 3 millones el 2009.

Los últimos datos sobre porcentajes deslindados que nos constan muestran los siguientes resultados de km por deslindar en la costa dels Països Catalans:

Provincia	Longitud de costa (km) ¹	Deslinde (%) ²	km por deslindar
Girona.....	260	94,6	14,0
Barcelona.....	161	85,5	23,3
Tarragona.....	278	98,3	4,8
Castelló.....	139	87,5	17,3
València.....	135	68,6	42,4
Alacant.....	244	54,1	112,0
Balears.....	1.428	52,3	681,4
Total.....	2.645	66,1	895,5

Si consideramos que el total de costa está deslindada en un 65 por ciento, quiere decir que los 2.756 km que restan disponen de 17 millones de euros para acometer este proceso demanializador. ¿Se puede cumplir el compromiso de la Ministra de «culminar, a lo largo de esta legislatura, el deslinde del dominio público marítimo-terrestre» con estas aportaciones? La respuesta sería afirmativa en caso de que el coste medio de deslindar cada kilómetro fuera de 6.167 euros.

El coste de colocar el mojón más sencillo en un lugar accesible es de 400 euros, y se suelen colocar entre cada 10 y cada 100 metros, por lo que el coste de 6.000 euros nos resulta ya muy ajustado tan sólo para acometer este objetivo. Más allá de esta aportación simbólica nuestro grupo entiende que el proceso de deslinde no debe restringirse al trámite administrativo, sino que debe restituir el estado original de las zonas de dominio público marítimo-terrestre, que estén afectadas por construcciones u otras eventualidades que perviertan el uso público de esta zona.

Es por estos motivos que en la presente Proposición no de Ley queremos que se concrete una asignación presupuestaria más acorde con los objetivos citados de consumir el deslinde del DPMT.

La adquisición de terrenos:

A parte de los deslindes, una de actividades propias de la Dirección General de Costas, tal como consta en las líneas de actuación del Ministerio de Medio Ambiente, es la «adquisición de terrenos colindantes con el dominio público marítimo-terrestre necesarios para la protección y uso del dominio público marítimo-terrestre» (Medio Ambiente en España, 2003). Esta actuación también se contempla en las líneas estratégicas del Plan Director para la gestión sostenible de la Costa (Ministerio Medio Ambiente, julio 2004) como «expropiaciones de áreas con valor ambiental significativo». En la reciente Conferencia Sectorial de Medio Ambiente (julio 2005) también se mencionó la puesta en marcha de un programa «para la adquisición de terrenos en zonas de servidumbre de protección y adyacentes».

De la lectura del Proyecto de Ley de PGE 2006 se constata cómo no existía originalmente ninguna partida específica para tal fin en los Presupuestos del Estado del 2006. Fue a raíz de una enmienda pactada con el grupo parlamentario de Esquerra Republicana que se creó una partida de 20 millones de Euros: «Adquisición de terreno del litoral para su protección integral en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Baleares, Catalunya, Murcia y Valencia». Esquerra Republicana anunció al grupo socialista una enmienda para poder llevar a cabo adquisiciones de litoral en Ses Feixes (Eivissa), el Muntanyans (Torredembarra), Paraje Natural de Pinya de Rosa (Girona), Finca Betlem (municipi d'Artà, Mallorca), Finca Son Jaumell (municipi de Capdepera, Mallorca), Finca Es Salobrar (municipi de Campos, Mallorca). Como resultado, estas reclamaciones se acabaron fusionando en la enmienda genérica de 20 millones de euros (que hoy se contempla en el Proyecto de Ley de Presupuestos para el 2006).

Cabe resaltar que en un reciente acuerdo de ministros europeos la Unión Europea ha decidido recientemente que financiará (hasta en un 75 por ciento) la compra de parcelas para dedicarlas a la conservación del medio natural. El programa Life+, que se aplicará entre 2007 y 2013, fue aprobado sin fondos, a la espera de que la Unión acuerde los presupuestos del próximo período. Este acuerdo establece que las administraciones públicas o las organizaciones no gubernamentales podrán comprar terrenos incluidos en la directiva Hábitat. Este acuerdo refuerza todavía más la necesidad de potenciar este tipo de iniciativas.

Por todo lo expuesto anteriormente, y para garantizar un programa más sólido de protección del litoral, proponemos la siguiente:

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Incorporar, en el programa de Deslindes, el objetivo de recuperar al estado natural las zonas de DPMT

¹ Fuente: Dirección General del Instituto Geográfico Nacional.

² Fuente: Ministerio de Medio Ambiente, <http://www.mma.es/costas/htm/dominio/deslindes/deslindes.htm> (noviembre 2005).

e incrementar el programa de “Deslindes de DPMT” de la Dirección General de Costas (2006 23 06 0673) en 20 millones anuales sobre lo previsto (entre los años 2007 y 2009).

2. Crear un fondo para “adquisiciones de litoral de la Costa mediterránea del País Valencià y Catalunya” y otro para “adquisiciones de litoral en les Illes Balears”. Estos fondos tendrán las siguientes características:

- Estarán gestionados por un organismo bilateral estado-comunidades autónomas.
- Tendrán un equipo de asesoramiento a municipios y entidades. Este equipo informará sobre las características del fondo de adquisiciones, asesorará sobre las condiciones necesarias para que las diversas propuestas puedan beneficiarse e informará sobre el estado de cada propuesta.
- Dispondrán de canales de comunicación entre sus órganos de decisión y las administraciones locales o entidades para la conservación del litoral.
- Reglamentarán los procedimientos de adjudicación de las aportaciones económicas para garantizar que las inversiones priorizan los puntos más críticos del litoral, son territorialmente equilibradas y se asignan de forma transparente.
- Tendrá como prioridad la inversión en els Muntanyans (Tarragona), Pinya de la Rosa (Girona) y Ses Feixes des Pratet (Eivissa), para consolidar una amplia protección de estos espacios.

3. Asignar, en los próximos PGE 2007, un fondo para la “Adquisición de terreno del litoral para su protección integral en Costa mediterránea del País Valencià y Catalunya” de 40 millones de euros y un fondo para la “Adquisición de terreno del litoral para su protección integral en Costa de les Illes Balears” de 20 millones de euros.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de diciembre de 2005.—**Rosa María Bonás i Pahisa**, Diputada.—**Joan Puigcercós i Boixassa**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC).

161/001400

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa a la autorización de emisarios submarinos en la costa norte de Castelló, para su debate en la Comisión de Medio Ambiente.

El Gobierno autonómico de la Comunidad Valenciana está incumpliendo la Directiva europea de aguas residuales 91/271/CE.

El Real Decreto-ley 11/1995 transpone a la legislación española la citada directiva, y establece de que desde el 1 de enero de 2001 las ciudades con más de 15.000 habitantes-equivalentes han de tener una Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) en funcionamiento.

La misma legislación —artículo 5.2 del Real Decreto-ley 11/1995— afirma textualmente: «Para las aglomeraciones urbanas contempladas en el párrafo a) del apartado anterior, se podrá solicitar a la Comisión Europea, excepcionalmente y por problemas técnicos, una ampliación del plazo, que tendrá como límite el 31 de diciembre del año 2005. En tales supuestos, las Comunidades Autónomas justificarán debidamente las dificultades técnicas y propondrán un programa de acción, que formará parte integrante del programa de aplicación regulado en el artículo 9 de este Real Decreto-ley. Las Comunidades Autónomas comunicarán estos programas de acción a la Administración General del Estado para su traslado a la Comisión Europea». Petición que, por otro lado, no se ha llevado a cabo.

El Gobierno Autonómico Valenciano está incumpliendo flagrantemente la directiva europea de aguas residuales; y el Real Decreto-ley 11/1995, ya que, al norte de la Comunidad Valenciana, las localidades costeras de la comarca del Baix Maestrat superan con creces el mínimo de habitantes que cita la directiva (Vinaròs, Benicarló, Peníscola, Alcossebre). No cuentan ni siquiera de tratamiento primario de las aguas residuales, lanzando directamente al mar aguas sin la depuración legalmente exigible. Las actuaciones de la Administración de la Generalitat Valenciana al respecto se limitan a partidas presupuestarias simbólicas que impiden una solución al problema a corto o medio plazo (por insuficientes económicamente, y por postergarlas en el tiempo).

Esta falta de compromiso por cumplir la normativa estatal y europea ocasiona que el litoral norte de la Comunidad Valenciana continúe evacuando aguas fecales, sin la depuración previa que exige la legislación vigente, al mar a través de emisarios submarinos.

De acuerdo con el artículo 57 de la Ley 22/1988, de Costas, «... No podrán verterse sustancias ni introducirse formas de energía que pueden comportar un peligro o perjuicio superior al admisible para la salud pública y el medio natural, con arreglo a la normativa vigente».

Entendemos que los vertidos al mar de las aguas residuales urbanas de las localidades de la costa norte de la Comunidad Valenciana, efectuados a través de los emisarios submarinos, incumplen la Directiva europea 91/271/CE, y suponen un perjuicio superior al admisible para la salud pública y el medio natural.

Entendemos que la denegación de autorizaciones de vertido a través de emisarios submarinos de aguas residuales urbanas que no cuentan con la depuración que exige la normativa vigente está justificada.

Por ello, en la costa norte de la Comunidad Valenciana procede revisar las condiciones por las que se concedió la autorización de vertidos al mar a través de emisarios submarinos en las localidades de Vinaròs, Benicarló, Peníscola y Alcossebre —Alcalá de Xivert—, puesto que se incumple la normativa vigente.

Creemos razonable estudiar la aplicación de lo establecido en el artículo 58 de la Ley 22/1988, de Costas, «... 2. La Administración competente podrá modificar las condiciones de las autorizaciones de vertido, sin derecho a indemnización, cuando las circunstancias que motivaron su otorgamiento se hubiesen alterado o bien sobrevinieran otras que, de haber existido anteriormente, habrían justificado su denegación o el otorgamiento en términos distintos. Si la Administración lo considera necesario, podrá suspender los efectos de la autorización hasta que se cumplan las nuevas condiciones establecidas. 3. En caso de que el titular de la autorización no realice las modificaciones en el plazo que al efecto le señale la Administración competente, ésta podrá declarar la caducidad de la autorización de vertido, sin perjuicio de la imposición de las sanciones oportunas». Y, si procede, establecer un plazo para que se declare la caducidad de la autorización de vertido, sin perjuicio de la imposición de las sanciones oportunas que correspondan.

Por todo ello se presenta la siguiente:

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que el Ministerio de Medio Ambiente proceda a revisar las condiciones por las que se concedió la autorización de vertidos al mar a través de emisarios submarinos en las localidades de Vinaròs, Benicarló, Peníscola y Alcossebre —Alcalá de Xivert—, y en caso se corrobore el incumplimiento de la normativa vigente, se proceda a la retirada de estos permisos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de diciembre de 2005.—**Isaura Navarro Casillas**, Diputada.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

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

161/001402

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo

193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta, para su discusión ante la Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados, una Proposición no de Ley por la que se insta al Gobierno a controlar la venta de vehículos a motor en la vía pública.

PROPOSICIÓN NO DE LEY QUE PRESENTA EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTROLAR LA VENTA DE VEHÍCULOS A MOTOR EN LA VÍA PÚBLICA

Antecedentes

Es habitual encontrar en las ciudades de todo el territorio del Estado exposiciones y venta de vehículos de segunda mano en la vía pública con un cartel de «se vende». No existen cifras oficiales sobre los vehículos que se encuentran en esta situación, pero es innegable esta extendida realidad.

Este tipo de venta tiene unos elementos muy característicos: Detrás de un cartel de «se vende» y un teléfono, generalmente móvil, se esconde una verdadera actividad comercial al margen de cualquier control administrativo; la procedencia del vehículo es desconocida, adquirido sin revisar y expuesto en la vía pública en cualquier estado. Habitualmente son vehículos de cierta antigüedad y kilometraje, sin el preceptivo control ITV en vigor y suelen ser adquiridos por personas sin carné de conducir o sin su homologación en España.

Algunas de las principales consecuencias ligadas a la seguridad vial que provoca esta actividad van ligadas al riesgo asociado al estado del vehículo vinculado al incumplimiento de la normativa de Inspección Técnica de Vehículos; a la falta de seguro de circulación del vehículo en la realización de trayectos de prueba o exhibición para su venta; y al incumplimiento administrativo de comunicar a la Jefatura de Tráfico un cambio de titularidad del vehículo, que impide conocer la identidad de los vendedores a los efectos de los diferentes controles administrativos impuestos por la legislación vigente.

La venta ilegal de vehículos en la vía pública causa otros perjuicios tales como el fraude a Hacienda en concepto de impuestos por dicha actividad encubierta, el incumplimiento de Ordenanzas Municipales, la desprotección de los consumidores y la competencia desleal al sector.

Las Administraciones Locales son las que más cerca se encuentran de estas bolsas de venta ilegal y las que están poniendo en marcha diferentes iniciativas para combatirlas. Pero el déficit de financiación de las Administraciones Locales no contribuye a que se destinen los recursos y los medios necesarios para que este tipo de ventas desaparezcan, lo que hace necesario habilitar recursos con cargo a los Presupuestos Genera-

les del Estado destinados a los Ayuntamientos para sufragar parte de estos costes.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Impulsar las disposiciones de rango legal o reglamentario necesarias para controlar la exposición y venta de vehículos a motor en la vía pública y erradicar las prácticas fraudulentas que se producen.

2. Promover y financiar campañas de inspección de los vehículos a motor que se venden en la calle de forma ilegal.

3. Crear un Grupo de Trabajo, en el que participen todos los Ministerios, Consejerías de las Comunidades Autónomas y representantes de las corporaciones locales implicadas, con el fin de analizar la situación de la venta fraudulenta de vehículos.

4. Realizar una campaña de información a los ciudadanos que advierta de los riesgos para su seguridad en que incurren adquiriendo vehículos en la calle sin revisar y sin ninguna garantía.

5. Informar anualmente a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados de las medidas adoptadas y los avances alcanzados para erradicar la venta ilegal de coches en la calle.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de diciembre de 2005.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

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

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de diciembre de 2005.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

Comisión de Interior

181/001526

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Interior.

Diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz.

Texto:

¿Cuáles han sido los resultados de la operación «GREEN» desarrollada en varias localidades de la Costa del Sol y en donde se ha detenido a varias personas por su vinculación al Grupo Salafista para la Predicación y el Combate argelino?

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de diciembre de 2005.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Diputado.

181/001527

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Interior.

Diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz.

Texto:

¿Cuál es el objetivo que pretende la Dirección General de Instituciones Penitenciarias con la puesta en marcha de un Módulo Joven en el Centro Penitenciario de Málaga?

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de diciembre de 2005.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Diputado.

181/001528

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Interior.

Diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz.

Texto:

¿Cuántas operaciones se han producido en la provincia de Málaga por parte del actual Gobierno en contra del terrorismo integrista islámico?

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de diciembre de 2005.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Diputado.

Comisión de Trabajo y Asuntos Sociales**181/001529**

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Trabajo y Asuntos Sociales.

Diputada doña Olivia Cedrés Rodríguez.

Texto:

¿Qué valoración hace de la creación del Consejo Consultivo de Adopción Internacional y cuáles son sus funciones?

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de diciembre de 2005.—**Olivia Cedrés Rodríguez**, Diputada.

COMPETENCIAS EN RELACIÓN CON OTROS ÓRGANOS E INSTITUCIONES

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**EN NOMBRE DEL REY****232/000060**

la siguiente

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

(232) Recurso de inconstitucionalidad

AUTOR: Tribunal Constitucional.

Sentencia dictada por el Pleno del citado Tribunal en el recurso de inconstitucionalidad número 368/2000, interpuesto por el Presidente del Gobierno frente a la Ley del Parlamento de Andalucía 8/1999, de 27 de octubre, del Espacio Natural de Doñana.

Acuerdo:

Tomar conocimiento y trasladar a la Dirección de Estudios y Documentación y al Departamento de Asesoría Jurídica de la Secretaría General, así como publicar en el **BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES** el encabezamiento y el fallo de la sentencia.

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, 27 de diciembre de 2005.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

El Pleno del Tribunal Constitucional, compuesto por doña María Emilia Casas Baamonde, Presidenta; don Guillermo Jiménez Sánchez, don Vicente Conde Martín de Hijas, don Javier Delgado Barrio, don Roberto García-Calvo y Montiel, don Eugenio Gay Montalvo, don Jorge Rodríguez-Zapata Pérez, don Ramón Rodríguez Arribas, don Pascual Sala Sánchez, don Manuel Aragón Reyes y don Pablo Pérez Tremps, Magistrados, ha pronunciado

SENTENCIA

En el recurso de inconstitucionalidad núm. 368-2000, interpuesto por el Presidente del Gobierno frente a la Ley del Parlamento de Andalucía 8/1999, de 27 de octubre, del Espacio Natural de Doñana. Han comparecido el Abogado del Estado, en representación del Presidente del Gobierno; la Letrada de la Junta de Andalucía, en representación de su Consejo de Gobierno, y el Parlamento de Andalucía, representado por su Presidente. Ha sido Ponente el Magistrado don Roberto García-Calvo y Montiel, quien expresa el parecer del Pleno.

En atención a todo lo expuesto, el Tribunal Constitucional, por la autoridad que le confiere la Constitución de la Nación Española,

Ha decidido

Estimar parcialmente el recurso de inconstitucionalidad interpuesto por el Presidente del Gobierno contra la Ley del Parlamento de Andalucía 8/1999, de 27 de octubre, del Espacio Natural de Doñana, y en consecuencia:

1.º Declarar que el artículo 16.7 de dicha Ley es inconstitucional.

2.º Desestimar el recurso de inconstitucionalidad en todo lo demás.

Publíquese esta Sentencia en el «Boletín Oficial del Estado».

Dada en Madrid, a 15 de diciembre de 2005.

233/000120

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

(233) Cuestión de inconstitucionalidad

AUTOR: Tribunal Constitucional.

Sentencia dictada por el Pleno del citado Tribunal en la cuestión de inconstitucionalidad número 2177/1998, planteada por la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears sobre el artículo 6.6 de la Ley de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears 5/1996, de 18 de diciembre, de Medidas Tributarias y Administrativas, por su posible contradicción con los artículos 9.3, 14, 33.3 y 37.1 de la Constitución.

Acuerdo:

Tomar conocimiento y trasladar a la Dirección de Estudios y Documentación y al Departamento de Asesoría Jurídica de la Secretaría General, así como publicar en el **BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES** el encabezamiento y el fallo de la sentencia.

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, 27 de diciembre de 2005.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

El Pleno del Tribunal Constitucional, compuesto por doña María Emilia Casas Baamonde, Presidenta; don Guillermo Jiménez Sánchez, don Vicente Conde Martín de Hijas, don Javier Delgado Barrio, doña Elisa Pérez Vera, don Roberto García-Calvo y Montiel, don

Eugeni Gay Montalvo, don Jorge Rodríguez-Zapata Pérez, don Ramón Rodríguez Arribas, don Pascual Sala Sánchez, don Manuel Aragón Reyes y don Pablo Pérez Tremps, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

En la cuestión de inconstitucionalidad núm. 2177/1998, planteada por la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears sobre el artículo 6.6 de la Ley de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears 5/1996, de 18 de diciembre, de Medidas Tributarias y Administrativas, por su posible contradicción con los artículos 9.3, 14, 33.3 y 37.1 de la Constitución. Han comparecido y formulado alegaciones el Abogado de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, el Presidente del Parlamento de las Illes Balears y el Fiscal General del Estado. Ha sido Ponente el Magistrado don Pablo Pérez Tremps, quien expresa el parecer del Tribunal.

FALLO

En atención a todo lo expuesto, el Tribunal Constitucional, por la autoridad que le confiere la Constitución de la Nación Española,

Ha decidido

Desestimar la presente cuestión de inconstitucionalidad.

Publíquese esta Sentencia en el «Boletín oficial del Estado».

Dada en Madrid, a 15 de diciembre de 2005.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**