



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

VIII LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

24 de abril de 2006

Núm. 374

ÍNDICE

	<u>Páginas</u>
Control de la acción del Gobierno	
PROPOSICIONES NO DE LEY	
Comisión de Asuntos Exteriores	
161/001642	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre la protección y defensa de los derechos de los ciudadanos españoles en Venezuela 5
Comisión de Justicia	
161/001638	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre medios materiales en los procesos judiciales 6
Comisión de Economía y Hacienda	
161/001644	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al mantenimiento en su integridad del convenio de colaboración suscrito en el año 2003 entre la Ciudad Autónoma de Melilla y la SEPI, así como el mantenimiento de su oficina 6
Comisión de Fomento y Vivienda	
161/001630	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la línea de AVE Valladolid-Gijón 7
161/001631	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la pasarela sobre la vía del tren a su paso por San Rafael (Segovia) 7
161/001632	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la variante de la carretera N-VI a su paso por San Rafael (Segovia) 8
161/001635	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, relativa al proyecto integrado de ferrocarril Vía Verde de Ojos Negros (Teruel) 8
161/001637	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a medidas para mejorar funcionamiento de FEVE en Galicia 10
161/001639	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a racionalización del debate sobre infraestructuras terrestres en Galicia y medidas del Gobierno al respecto 12

	Páginas
161/001641	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al pago de indemnizaciones a los afectados por las obras del Puerto Exterior de Punta Langosteira en A Coruña 13
161/001647	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), para la mejora de los servicios ferroviarios en el municipio de Cunit (Tarragona) 13
161/001651	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC), sobre el rescate de peajes de la autopista AP-7 a su paso por el País Valencià 14
Comisión de Educación y Ciencia	
161/001643	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la eliminación de prejuicios y vejaciones contra los gallegos en la última actualización del diccionario de la Real Academia Española 15
Comisión de Industria, Turismo y Comercio	
161/001649	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre la subestación eléctrica en el barrio de Patraix (Valencia) 16
Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación	
161/001629	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la adopción de medidas de apoyo a las actividades de transporte hortofrutícola 17
Comisión de Cultura	
161/001640	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre sustitución del Teatro de Getxo en Vizcaya-Getxo Antzokia 18
Comisión de Sanidad y Consumo	
161/001650	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre la legalización del consumo, producción, distribución y uso terapéutico del cannabis 19
Comisión de Medio Ambiente	
161/001633	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al Programa AGUA 20
161/001636	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el proyecto de creación de una cantera de yesos en Seseña y Borox (Toledo) 21
161/001646	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre la financiación de las expropiaciones correspondientes a actuaciones de la Administración General del Estado en municipios costeros 22
161/001648	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), para que los municipios de costa puedan declarar, determinados espacios de su litoral, como «playa sin humo» 23
Comisión de Control Parlamentario de RTVE	
161/001634	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a Radio Nacional de España 24

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

		Páginas
Comisión de Interior		
181/002027	Pregunta formulada por el Diputado don Rafael Antonio Hernando Fraile (GP), sobre inversiones previstas por el Ministerio del Interior en el municipio de Roquetas de Mar (Almería) para mejorar y dignificar las instalaciones al servicio de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado	25
181/002030	Pregunta formulada por el Diputado don Antonio Gutiérrez Molina (GP), sobre previsión del Ministerio del Interior acerca de la construcción de centros penitenciarios psiquiátricos en la actual legislatura	25
181/002031	Pregunta formulada por el Diputado don Antonio Gutiérrez Molina (GP), sobre previsiones del Ministerio del Interior respecto a la construcción de módulos específicos para enfermos psiquiátricos en los actuales centros penitenciarios	25
181/002032	Pregunta formulada por el Diputado don Antonio Gutiérrez Molina (GP), sobre número de discapacitados psíquicos internados actualmente en el centro penitenciario de Melilla	25
Comisión de Economía y Hacienda		
181/002037	Pregunta formulada por el Diputado don José Luis del Ojo Torres (GP), sobre motivos por los que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) no desarrolla el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) de los terrenos de la antigua CETARSA en la ciudad de Granada	25
Comisión de Trabajo y Asuntos Sociales		
181/002025	Pregunta formulada por el Diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz (GS), sobre beneficios que supondrá para las personas con discapacidad el Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros que regula la concesión directa de determinadas subvenciones en los ámbitos del empleo y la formación profesional ocupacional	26
181/002033	Pregunta formulada por la Diputada doña Ana María Fuentes Pacheco (GS), sobre repercusión en el Sector Turístico en el año 2006 del Programa de Vacaciones para Mayores	26
Comisión de Industria, Turismo y Comercio		
181/002036	Pregunta formulada por el Diputado don Carlos González Serna (GS), sobre propósitos del Gobierno con la puesta en marcha de la Campaña Zapatos de España	26
Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación		
181/002022	Pregunta formulada por la Diputada doña María Encarnación Naharro de Mora (GP), sobre opinión de la Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación acerca de las correcciones financieras aplicadas por la Unión Europea en el sector del lino	26
181/002034	Pregunta formulada por la Diputada doña María Isabel Fuentes González (GS), sobre actuaciones para acabar con la alta tasa de mortalidad por pesca o de la biomasa en el Golfo de Cádiz	26
181/002035	Pregunta formulada por la Diputada doña María Isabel Fuentes González (GS), sobre resultados y valoraciones del Instituto Español de Oceanografía para la unidad de gestión del Golfo de Cádiz	26
Comisión de Cultura		
181/002023	Pregunta formulada por el Diputado don Mario Bedera Bravo (GS), sobre pasos que está dando el Ministerio de Cultura para averiguar la procedencia y salida de España de las vigas de la mezquita de Córdoba y cuál es su posición respecto de una posible compra	27

	<u>Páginas</u>
181/002024 Pregunta formulada por la Diputada doña Carmen Juanes Barciela (GS), sobre gestiones realizadas por el Ministerio de Cultura para garantizar la permanencia en España de los manuscritos de Miguel de Unamuno	27
Comisión de Medio Ambiente	
181/002026 Pregunta formulada por el Diputado don Rafael Antonio Hernando Fraile (GP), sobre características del proyecto de desalación que el Gobierno piensa desarrollar en el municipio de Cuevas de Almanzora (Almería)	27

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, 18 de abril de 2006.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

Comisión de Asuntos Exteriores

161/001642

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en los artículos 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley, sobre la protección y defensa de los derechos de los ciudadanos españoles en Venezuela, para su debate en la Comisión de Asuntos Exteriores.

Exposición de motivos

Hace ya algunos meses, un conjunto de ciudadanos españoles han venido denunciando ante la opinión pública, organizaciones políticas y representantes del gobierno español, los gravísimos ataques que contra sus derechos fundamentales estaban sufriendo en Venezuela, país de acogida de estos emigrantes denunciantes. Tuvieron que ocurrir graves hechos y la consiguiente movilización de ese colectivo y de alguna organización política, para que el Gobierno español se interesara por el asunto, aunque, cierto es, de forma tibia y con nula defensa real de los intereses y derechos de esos españoles en territorio venezolano.

Estos españoles emigrantes en Venezuela han sufrido la consolidación e intensificación de las ocupaciones de sus tierras con fórmulas no amparadas jurídicamente. La ocupación y la usurpación, sin más, por la fuerza, han sido los medios adoptados para obtener

esas tierras. Pero no sólo eso, en la legítima defensa de sus derechos estos ciudadanos españoles han recibido amenazas y han visto peligrar hasta su propia vida. Los derechos a la vida, a la libertad y a la legítima propiedad han sido impunemente conculcados.

El Gobierno venezolano no ha atendido las peticiones y alegaciones de los ciudadanos españoles. Así, lejos de mantener la legalidad en este asunto, permitió la comisión de estos actos delictivos, por acción, jaleando a la ocupación de esas tierras, y por omisión del deber de protección jurídica de los bienes y las personas.

Mientras el Gobierno español simplemente, ya muy tarde, se limita a solicitar al Gobierno venezolano la protección de los derechos de los ciudadanos españoles en ese país sudamericano, claudicando ante los ya entonces irreversibles ataques que estos ciudadanos españoles habían sufrido.

Quizá el talante conciliador ha impedido la defensa de los derechos de los españoles en el extranjero, pero el Gobierno español ha conseguido mantener las buenas relaciones con el Gobierno venezolano. Quizá esto último sea lo que verdaderamente interesa al Gobierno. A todos nos da la sensación de que los hechos relatados no merecían para el Gobierno español en su intervención diplomática la máxima contundencia.

A estas alturas, ya sólo queda que por parte del Gobierno español se vele por la completa extinción de cualquier otro ataque o amenaza, así como la exigencia de una negociación justa en este proceso a todas luces ilegal. No olvidemos que no se trata de una expropiación legal, sino de una ocupación, de alguna forma avalada por el Gobierno venezolano que, incluso, ha otorgado ya títulos de propiedad a los ocupantes ilegales.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Comunicar formalmente a las autoridades Venezolanas, por medio de su Embajador en Madrid, su más enérgica protesta y preocupación por los atropellos que vienen sufriendo ciudadanos españoles radicados en Venezuela contra sus derechos, sus propiedades e incluso su propia integridad física.

2. Que se transmita al Gobierno venezolano que no admitirá ninguna acción u omisión que ponga en peligro o conculque los derechos de los españoles en

ese país, mostrando su disposición si esto se produce a tomar enérgicas medidas diplomáticas.

3. Que se involucre totalmente en el proceso negociador, a través de los representantes que se estime, de tal forma que los ciudadanos españoles encuentren una verdadera defensa y apoyo en sus justas peticiones.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de abril de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Justicia

161/001638

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre medios materiales en los procesos judiciales para su debate en la Comisión de Justicia.

El artículo 147 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, que resulta de aplicación supletoria en el proceso laboral, el proceso contencioso administrativo y del proceso penal establece que las vistas y actuaciones orales se grabarán en soporte de imagen y sonido, bajo fe del secretario judicial.

Los Juzgados y Salas de lo Contencioso, Juzgados y Salas de lo Social, Juzgados de Instrucción, Juzgados de lo Penal y Salas de lo Penal en la mayor parte del territorio carecen de dichos medios de grabación y reproducción.

En la práctica, no se ha dado cumplimiento de dicho artículo salvo en la jurisdicción civil, lo que constituye una anomalía y un agravio comparativo con las demás jurisdicciones, donde también sería de aplicación con carácter subsidiario.

La falta de estos medios de reproducción del acta literal y fidedigna perjudica la labor profesional de todas las partes implicadas en el proceso puesto que las actas resumidas, muchas veces incompletas o imprecisas, ofrecen menos garantías y dificultan o limitan el derecho a recurrir en una segunda instancia.

En definitiva, el problema reside una vez en la necesidad de dotar de medios suficientes a la Administración de Justicia para ofrecer un servicio público de calidad que garantice la correcta defensa de sus derechos en todos los procesos judiciales.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a dotar de los medios técnicos necesarios a los Juzgados y Tribunales para que en el proceso laboral, contencioso administrativo y penal se posibilite la grabación y

reproducción de las actas literales de las vistas y actuaciones orales conforme recoge el artículo 147 de LEC para la jurisdicción civil y con carácter subsidiario para el resto de jurisdicciones.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de abril de 2006.—**Isaura Navarro Casillas**, Diputada.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Comisión de Economía y Hacienda

161/001644

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 al mantenimiento en su integridad del convenio de colaboración suscrito en 2003 entre la Ciudad Autónoma de Melilla y la SEPI, así como el mantenimiento de su oficina, para su debate en Comisión.

La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) en Melilla, ha cerrado la oficina o delegación que mantenía en dicha Ciudad Autónoma. Dicha oficina se creó en el año 2003 a través de un Convenio entre la SEPI y la Ciudad Autónoma de Melilla, con el fin de establecer las medidas necesarias para impulsar la actividad económica de la ciudad.

Era, además, consecuencia del Plan de actuaciones que el Gobierno aprobó y que tenía como objetivo promover un mayor desarrollo económico y social de la Ciudad Autónoma, mediante la aplicación de medidas para incrementar la diversificación sectorial de su economía y potenciar la actuación de inversiones hacia Melilla.

Por otra parte dentro del anteriormente mencionado Plan de Actuaciones, se ha concedido un papel activo a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), en la tarea de estudios de proyectos y captación de inversiones.

La delegación u oficina de la SEPI en Melilla era, hasta su desaparición, sin previo aviso por parte del actual gobierno, un elemento que servía para conducir las actuaciones que se recogían con el mencionado convenio, con el fin de hacer más eficaces los esfuerzos realizados y de conseguir mejores resultados a través de las energías generadas y de la mayor eficacia en la utilización de recursos.

En el momento actual, el convenio firmado por la Ciudad Autónoma, y el Gobierno en 2003, sigue de hecho vigente pues no ha sido denunciado con el previo aviso exigido.

Además, la ampliación de la UE a 25 miembros ha eliminado la condición de Melilla como Zona Objetivo 1 de la misma por el llamado «efecto estadístico»,

por lo que la Ciudad dejará de recibir buena parte de los fondos estructurales que venía recibiendo de la Unión Europea.

Por ello, y porque la colaboración de la SEPI es fundamental para abordar con éxito las actividades de promoción y captación de inversiones con el resto de España, el Grupo Parlamentario Popular formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a seguir manteniendo en su integridad el Convenio de Colaboración suscrito en 2003 entre la Ciudad Autónoma de Melilla y la SEPI, y que dicha sociedad siga manteniendo su oficina en Melilla, como órgano coordinador y de apoyo de los aspectos señalados en el Convenio mencionado.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Fomento y Vivienda

161/001630

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 la línea de AVE Valladolid-Gijón, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

Para el Principado de Asturias la Alta Velocidad, a través de la Variante de Pajares, supone poner fin al aislamiento en materia de comunicaciones ferroviarias que esta región viene padeciendo.

Incertidumbres y rechazos son las notas que siempre han acompañado a este proyecto en etapas de Gobiernos socialistas.

Después de numerosas negativas para que Asturias se incorporase al nuevo concepto de transporte ferroviario que es la Alta Velocidad, tuvo que ser con la llegada al Gobierno de la Nación del Partido Popular, cuando este proyecto empezase a dar los primeros pasos en julio de 1997, apareciendo publicada en el Boletín Oficial del Estado del día 5 del citado mes de julio la licitación del estudio informativo, y llegándose a colocar la primera dovela de los túneles el 11 de febrero de 2004.

A partir de esta fecha, y con la llegada al Ministerio de la señora Álvarez, un tortuoso camino sembrado de incertidumbres y de inoperancia ha convertido el proyecto de AVE, a través de la Variante de Pajares, en una incógnita más de las que ya nos tiene acostumbrados a los asturianos el Gobierno socialista de José Luis Rodríguez Zapatero.

El día 20 de abril de 2004, la misma semana en que la señora Ministra tomó posesión de su cargo, el BOE publicaba la primera paralización que el proyecto de la Variante de Pajares iba a sufrir. Desde entonces, retrasos y encarecimiento de las obras, son las notas características.

Al día de hoy, sólo sabemos que lo que iba a ser un AVE se ha convertido en un tren de altas prestaciones en que convivirán pasajeros y mercancías.

Se desconoce si el trazado ferroviario seguirá siendo el mismo que al día de hoy tiene la actual vía de RENFE y, en este punto, se hace necesario recordar que dicho trazado entre Pola de Lena y Gijón, es originario del siglo XIX y, por tanto, la tecnología utilizada para su construcción, a pesar de que fue remozado a finales del siglo XX, no parece la más adecuada para la alta velocidad del siglo XXI.

Tampoco se conocen los tiempos de duración del trayecto, ni el calendario de tramitación, ni en qué localidades irán ubicadas las estaciones, ni en qué fecha se pondrá en servicio la línea.

A este rosario de dudas e incertidumbres, se une el hecho de que en una misma vía asturiana podrían circular a la vez trenes de cercanías (un convoy cada cuarto de hora), trenes regionales entre Asturias y León, trenes de mercancías y trenes de Alta Velocidad. Todo ello representaría, con toda probabilidad, un caso único de caos ferroviario, no sólo en España, sino probablemente en el mundo.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en el plazo de dos meses, se envíe un documento a esta Cámara en el que se recojan:

1. Las características técnicas de la línea de AVE Valladolid-Gijón, definiendo el trazado de vías, las estaciones, velocidad que alcanzarán los trenes, los tiempos comerciales en los que se esperan cubrir los servicios y demás circunstancias que obligarán a los Ayuntamientos de los municipios por los que discurran las vías a planificar el suelo correspondiente.
2. Un calendario detallado de los distintos plazos de la tramitación y puesta en servicio».

Palacio del Congreso de los Diputados, 31 de marzo de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001631

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente

Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa a la pasarela sobre la vía del tren a su paso por San Rafael (Segovia), para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

El municipio de El Espinar (Segovia), con una población empadronada superior a los 8.300 habitantes, está formado por tres grandes núcleos de población: El Espinar, San Rafael y La Estación, que es el núcleo de menos índice de población, pero con el mayor crecimiento en los últimos años, y con un fuerte incremento de construcción de vivienda pública y privada a un lado y al otro de la vía férrea.

Sin embargo, no existe un solo paso elevado o subterráneo que permita el paso de peatones que se viene realizando a estas alturas del siglo XXI a través de las propias vías, lo que supone un peligro sobre todo para los niños que incluso juegan por las vías sin ningún tipo de barrera que se lo impida, lo que puede originar accidentes de irreparables consecuencias.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que traslade a RENFE la urgencia de llevar a cabo la instalación de un paso elevado en las vías o la construcción de un paso subterráneo que elimine el alto riesgo que supone para las personas la actual situación. Todo ello dentro de las actuaciones que el Ministerio de Fomento tiene previsto en el convenio de supresión de pasos a nivel suscrito con la Junta de Castilla y León.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de marzo de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001632

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa a la variante de la N-VI a su paso por San Rafael (Segovia), para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

El núcleo de San Rafael, perteneciente al municipio de El Espinar (Segovia), tiene su origen y buena parte

de su historia vinculada a las infraestructuras de comunicaciones terrestres.

En este sentido, la N-VI ha jugado, y sigue haciéndolo actualmente, un papel determinante en su desarrollo.

En los últimos meses, el tráfico de vehículos pesados por la citada carretera nacional, que atraviesa por el centro ese núcleo de población y que cuenta con 3.000 habitantes, hace que el riesgo supere todas las cuotas previsibles y el número de accidentes se vaya incrementando de forma muy preocupante. Téngase en cuenta que dicho tráfico pesado incluye todo tipo de mercancías, incluidas las más peligrosas.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, dada la titularidad estatal de dicha vía, a que de forma urgente se redacten los estudios previos que permitan la posterior redacción del proyecto que determine la solución técnica que haga posible la conexión para el desvío obligatorio del tráfico pesado desde la N-VI a la AP-6, entre la antigua entrada al túnel (kms. 60 a 61 de la N-VI), y dando salida y entrada nuevamente en el entorno de los kms. 62-64 de la AP-6, en el área formada entre la propia autopista, la N-603, la N-VI y la SG-P-5121. Evitando así, el paso de este tipo de tráfico pesado por el casco urbano, sin que ello suponga un coste excesivo de la obra a realizar.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de marzo de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001635

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente proposición no de ley, relativa a proyecto integrado de ferrocarril Vía Verde de Ojos Negros, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La construcción de Vías Verdes en los últimos años en todo el estado ha supuesto un importante impulso a la recuperación de antiguas infraestructuras básicamente de origen ferroviario está permitiendo la creación de nuevas alternativas turísticas, deportivas y de ocio con una especial incidencia en zonas de escaso desarrollo dentro del ámbito rural y de interior en la mayoría de los casos, obteniendo gran respuesta social y en el que

colaboran de manera coordinada las distintas administraciones del estado: Gobierno Central, autonómicos, supra-municipales así como las propias corporaciones locales.

Dentro de esta dinámica de expansión y consolidación de esta oferta lúdico turística, algunos proyectos destacan por su dimensión e impacto social y la actuación coordinada de diferentes administraciones se hace imprescindible para poder desarrollar en todo su potencial estas apuestas sostenibles y vertebradoras de nuestro territorio.

El antiguo ferrocarril de la Compañía de Sierra Menera, cuyo trazado se extendía desde la divisoria entre Aragón y Castilla la Mancha en la sierra del mismo nombre hasta el Puerto de Sagunto, se encuentra inmerso en un periodo de reformas que culminará con el total acondicionamiento entre las ciudades de Sagunt (Valencia) y Santa Eulalia (Teruel), tras recorrer aproximadamente 170 kilómetros divididos entre tres provincias (Valencia, Castellón y Teruel) y dos comunidades autónomas (Valencia y Aragón). Esta Vía Verde, que pasará a convertirse en la de mayor longitud de todo el estado, enlazará en Sagunt con la Vía Xurra, otra vía verde que actualmente discurre entre Valencia y Puçol pero que en un futuro próximo será prolongada hasta la capital del Camp de Morvedre.

Además de su dimensión, que ha implicado la actuación de las dos administraciones autonómicas para su puesta en funcionamiento, esta vía forma parte de un proyecto más ambicioso que pretende configurar el mayor eje de vías verdes del estado, discurriendo desde Valencia hasta Santander, utilizando para ello las plataformas abandonadas de otras dos líneas férreas. Igualmente, esta vía discurre por el denominado «Camino del Cid», una ruta emergente que cada día cuenta con más usuarios y con la novedosa «Ruta del Santo Grial», con la que comparte recorrido en su totalidad.

La Vía Verde de Ojos Negros discurre entre zonas de variado interés paisajístico, pero sobre todo por un territorio de interior diezmado por la emigración en donde no han encontrado acomodo ningún sector económico, ni el agrícola ni el industrial, y en donde esta infraestructura está llamada a convertirse en eje fundamental del desarrollo de un turismo sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

Entre otras zonas de interés la Vía Verde de Ojos Negros dará comienzo en el Castillo de la bimilenaria ciudad de Sagunt, primer monumento en ser declarado de interés nacional en todo el estado, bordea el parque natural de la Sierra Calderota así como el de la Sierra Espadán, la ciudad de Segorbe y la villa de Jérica, ambas con reciente declaración de Bien de Interés Cultural, la Sierra de Viver-Torás, los encinares de Sarrión, o la ciudad de Teruel, declarada patrimonio de la humanidad por la UNESCO.

Esta infraestructura cuenta así mismo con una impresionante ventaja respecto a cualquier otra vía verde de todo el estado, y es el de contar en paralelo con

una vía férrea en servicio a lo largo de todo su recorrido desde Sagunt hasta Santa Eulalia, se trata del ferrocarril Sagunt-Zaragoza cosa que, teniendo en cuenta que la mayoría de usuarios se trasladan en bicicleta, le confiere un valor añadido totalmente excepcional.

Pese a ello y al hecho de que la mayoría de sus estaciones se encuentran al propio pie de la vía verde, las posibilidades de poder efectuar desplazamientos en este ferrocarril como forma de acceso a la vía verde se hallan limitados por varios motivos:

Entre el tramo Sagunt a Caudiel, RENFE ofrece servicio de cercanías con combinaciones suficientes y material rodante que permite el acceso de bicicletas.

Desde Caudiel a Santa Eulalia, sólo existe una mínima posibilidad de uso del servicio al impedir el material rodante en dos de los tres regionales existentes al día, el acceso de estos vehículos. Teniendo en cuenta que estamos hablando de una línea deficitaria, la posibilidad de mejorar la oferta siempre sería bien recibida por la compañía y ésta sería correspondida de manera indubitada por un aumento en el número de viajeros. Hemos de recalcar que la distancia que cubre las cercanías es de 55 kilómetros, frente a los 170 totales de extensión de la vía verde.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

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

1. Ampliación del servicio de cercanías los fines de semana y festivos hasta la localidad de Barracas, con paradas en la estación de Masadas Blancas y apeadero de Torás-Begís, todas ellas dentro del ámbito geográfico de la Comunidad Valencia y línea C-5 de la red de cercanías de Valencia, para lo cual no sería necesario destinar más material rodante ni incrementar la plantilla existente tal y como se describe en el estudio presentado en su día ante la dirección de Cercanías de Valencia y Murcia.
2. Modificación del material rodante de regionales que cubren la línea Valencia-Teruel-Zaragoza o sustitución del mismo para permitir el acceso a bicicletas a lo largo de todo el recorrido.
3. Incrementar las paradas facultativas de los regionales de la línea en todas aquellas estaciones y apeaderos que se hallen próximas a la Vía Verde.
4. Estudiar la puesta en marcha desde RENFE regionales de un servicio específico para dar servicio a la vía verde durante los fines de semana, festivos y periodos vacacionales desde Valencia hasta Santa Eulalia.
5. Incorporar en los folletos de horarios de la compañía en sus líneas C-5 Valencia-Caudiel de la red de cercanías de Valencia y en la Valencia-Teruel-Zaragoza, información sobre aquellas estaciones con acceso

directo a la Vía Verde de Ojos Negros y señalización de los mismos.

6. Acometimiento por parte de A.G.I.F. de las obras de desenrune y limpieza del paso inferior de la antigua Vía de la Sierra Menera bajo la vía de la línea Sagunt-Zaragoza, actualmente cegado, en el término municipal de Barracas y su cesión a la Consellería de Infraestructuras i Transports para su incorporación inmediata a la Vía Verde de Ojos Negros.

7. Firma de un convenio de colaboración entre la Fundación de Ferrocarriles Españoles, RENFE, gobierno Central, valenciano y aragonés que permita la puesta en marcha de todos estos servicios y que integre un plan de recuperación de estaciones, apeaderos y edificios vinculados con la línea mediante la creación de escuelas taller y talleres de empleo específicos para tal fin.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de abril de 2006.—**Isaura Navarro Casillas**, Diputada.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

161/001637

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del diputado Francisco Rodríguez Sánchez (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 medidas para mejorar funcionamiento de FEVE en Galicia para su debate en Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La pérdida actual de viajeros en Galicia hace que tengamos la necesidad de reclamar actuaciones para evitar este descenso y, a su vez, poder ampliar la perspectiva de servicios de transporte de viajeros, no sólo en el uso del ferrocarril sino en el uso del transporte público. Por ello proponemos una serie de medidas encaminadas a la mejora de servicios de transporte de viajeros que la empresa FEVE presta al ciudadano en la provincia de A Coruña y la provincia de Lugo, esto es, en Galicia, siguiendo los criterios de un documento elaborado por AFI-Galicia de marzo de 2006, que compartimos.

Debe quedar claro que no se deben interpretar estas medidas como un intento de que el ferrocarril monopolice el transporte de viajeros en detrimento del transporte por carretera. Perseguimos emplear el ferrocarril como elemento compensador con el transporte de viajeros y mercancías por carretera, ya que una supremacía de cualquiera de estos dos modos de transporte se traduciría en una mala calidad del mismo y, a su vez, un

encarecimiento del mismo, con consecuencias nefastas hacia el usuario.

Al mismo tiempo dejaríamos de estar en condiciones de seguir captando usuarios para el transporte público.

Por ello, con este análisis vamos a plantear actuaciones encaminadas a la mejora de aspectos internos de funcionamiento de FEVE, como son:

- a) Horarios.
- b) Tarifas.
- c) Material.
- d) Infraestructura.

a) Horarios: es necesario separar los horarios de la provincia de A Coruña y de la provincia de Lugo, las conexiones entre ambas, así como las conexiones con el resto de las Comunidades Autónomas. Los horarios actuales en la provincia de A Coruña deberían de sufrir pequeñas modificaciones con el fin de asegurarse una mayor presencia, para poder llegar así a más viajeros potenciales.

En la provincia de Lugo, los horarios actuales se pueden considerar escasos y no atienden la demanda de servicios por parte de los ciudadanos. Hay que tener presente que FEVE discurre por poblaciones como Viveiro, Burela, Foz y Ribadeo, que en los últimos años han experimentado un aumento de población, duplicándose en los meses de verano. Esto conlleva una demanda de movilidad por los ciudadanos, que FEVE está en condiciones de ofertarles.

Dicho esto, FEVE debería pedir la colaboración de los ayuntamientos por donde discurre, así como de la Xunta de Galicia y las Diputaciones de A Coruña y Lugo, para realizar encuestas que demostrasen la viabilidad de su potenciación y, en su caso, adaptar las ofertas a la realidad de movilidad que necesitan nuestros ciudadanos.

Estas encuestas deberían iniciarse en un radio de 1.000 m desde los apeaderos, porque en principio es donde se concentran usuarios potenciales de ferrocarril por su proximidad a los mismos, para luego aumentar el radio de actuación al resto de la población.

Con estas encuestas se debería conseguir reflejar los hábitos de movilidad de nuestros ciudadanos. Si utilizan el autobús, tren, coche particular. Si conocen los servicios que prestan las empresas de transporte, en este caso FEVE sus trayectos, precios, horarios etc..., y los requisitos que ellos demandan de la empresa FEVE.

Se adjunta un gráfico de horarios donde se potencia las comunicaciones en la provincia de Lugo, se reajusta los horarios de la provincia de A Coruña y, al mismo tiempo, se refuerzan las comunicaciones con la Comunidad Autónoma de Asturias, y se abre la comunicación con la Comunidad de Cantabria (Santander). Se presta una especial atención a los enlaces con RENFE operadora en la estación de Ferrol.

b) Tarifas: En este apartado pensamos que se debía acometer una modificación que consiste en el Bonotren para 10 viajes. El actual se divide en cuatro zonas que detallamos:

Zonas	Km	Precio Bonotren 10 — Euros	Precio Viaje — Euros
1. ^a	14	7,60	0,76
2. ^a	26	9,00	0,90
3. ^a	38	14,00	1,40
4. ^a	52	17,30	1,73

Nuestra modificación va dirigida a crear una zona que denominaremos cero «0», en exclusividad para la provincia de A Coruña por las condiciones especiales del tramo Ferrol-Xuvia, donde se concentra el mayor desplazamiento de usuarios y donde se concentra una mayor población. La tarifa de la zona cero sería de:

Zona	Km	Precio Bonotren 10 — Euros	Precio Viaje — Euros
0	8	6,50	0,65

Las actuales tarifas sí se podrán extrapolar a la provincia de Lugo, al trayecto Vivero-Ribadeo, dividiéndolo en cuatro zonas, ya que aquí no se dan las circunstancias especiales de la provincia de A Coruña.

c) Material: actualmente en Galicia están operando las unidades UTDE-R 2400. Estas unidades tienen unas características técnicas que no las hacen aconsejables para algunos trayectos de cercanías, como Ferrol-San Sadurniño, por la proximidad entre sí de los apeaderos, siendo adecuadas para trayectos de medio y largo recorrido. La unidad que por sus características técnicas más se ajusta al trayecto Ferrol-San Sadurniño es la UT-R 2600.

d) Infraestructura:

— Limpieza de cunetas.

Trincheras. Actualmente casi todas las trincheras disponen de malla metálica, un elemento muy eficaz para evitar que pequeños desprendimientos alcancen la caja de vía.

Se debería hacer limpieza de todos los desprendimientos que sujetan las mallas, reponer las mallas rotas y, a su vez, revisar los anclajes de las mismas. Y en todas aquellas trincheras que se detecten pequeños desprendimientos continuados se procedería al saneamiento de la mismas, e incluso, se le inyectaría cemento, siendo esto último lo más efectivo, y ya probado con unos resultados excelentes.

Un mayor aprovechamiento del tractor, ya que actualmente trabaja durante las noches de lunes a jueves.

Bateo y perfilación de vía en puntos específicos y de 35 km continuados con periodicidad anual.

Talar los árboles que se encuentran a menos de 15 m a cada lado de la caja de vía.

Todo lo expuesto en esta exposición es susceptible de mejora, y no incluye todos los cambios y adaptaciones que debe hacer FEVE para avanzar en sus prestaciones y gestión del servicio, para que sea rápido, fiable y acorde a la situación en ese momento.

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a tomar las siguientes medidas en relación con la mejora del funcionamiento de FEVE en Galicia:

1. En cuanto a horarios:

— Adecuarlos a la demanda potencial existente en A Mariña, de acuerdo con la movilidad que necesitan sus ciudadanos, realizando previamente encuestas, en colaboración con las administraciones locales respectivas y/o la Xunta, para conocer la movilidad de la población, los usuarios potenciales, y su grado de información y conocimiento sobre precios, trayectos, horarios, así como sus demandas.

— Reajustar los de la provincia de A Coruña para llegar a más usuarios.

— Prestar especial atención a los enlaces con RENFE en la estación de Ferrol.

— Reforzar las comunicaciones con Asturias y abrirlas con Cantabria (Santander).

2. En cuanto a tarifas, modificar el precio del bonotren en el tramo Ferrol-Xuvia, creando una zona 0, hasta 8 km, por sus condiciones especiales y el mayor desplazamiento de usuarios, a un precio de 6,50 euros, esto es, a 0,65 euros el viaje.

3. En cuanto a material, usar unidades adecuadas por sus características, concretamente UT-R2600, al tramo de cercanías Ferrol-San Sadurniño, con apeaderos próximos entre sí.

4. En cuanto a las infraestructuras:

— Limpiar cunetas.

— Trincheras (limpieza de desprendimientos, reposición de mallas rotas, revisión de anclajes, saneamiento de las mismas, inyección de cemento).

— Mejor aprovechamiento del tractor.

— Bateo y perfilación de vía en puntos específicos y de 35 km continuados con periodicidad anual.

— Tala de árboles que se encuentren a menos de 15 m a cada lado de la caja de vía.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de abril de 2006.—**Francisco Rodríguez Sánchez**, Diputado.

161/001639

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del diputado Francisco Rodríguez Sánchez (BNG), 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 racionalización del debate sobre, infraestructuras terrestres en Galicia y medidas del Gobierno al respecto para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

Con esta proposición no de ley, el BNG aspira a racionalizar el debate sobre infraestructuras necesarias para nuestro país, Galicia, comprometidas por el Gobierno en el PEIT. Pretendemos establecer calendarios creíbles, compromisos veraces, inversiones plurianuales concretas, desde la responsabilidad y el compromiso, consecuentes con una postura reivindicativa acorde con las necesidades, las potencialidades y las urgencias. No se puede actuar sin claras prioridades, sin planificación de proyectos y obras conforme a criterios de coherencia del diseño y de eficacia o eficiencia de las inversiones. Consideramos que la modernización ferroviaria de todos los itinerarios de Galicia y su conexión con Portugal y el resto del Estado deben de tener prioridad. Y dentro de ellos, resulta posible y necesaria una planificación en la elaboración de proyectos y en la ejecución de obras, conforme a criterios que deben ser claros, transparentes y explicados y acordados a su debido tiempo, especialmente con la Xunta de Galicia, en función de la coherencia de la red, de su interoperabilidad y de la necesidad y potencialidad de los distintos tramos.

El BNG defendió, desde que se presentó el PEIT, que a Galicia le debía de corresponder, como mínimo, un 8% de la inversión total en él contemplada. Este criterio se cumplió en el proyecto de los presupuestos generales del Estado para 2006, si bien es cierto que con una planificación, con unas prioridades, no totalmente coherentes. El BNG consiguió introducir ligeras modificaciones para, por lo menos, racionalizar más la inversión y apuntar a prioridades desatendidas.

Es objetivo de esta proposición no de ley ayudar a una mejor planificación de las inversiones en infraestructuras, concretamente ferroviarias en Galicia, cuando se elaboren los presupuestos generales del Estado para 2007 y, consecuentemente, en años sucesivos. Va siendo hora de salir de la dialéctica propaganda-crítica sin matices, como va siendo hora de mayores y más responsables compromisos del Gobierno con la Xunta, en cuanto a la viabilidad y horizonte del diseño a ejecutar, para comprometernos constructivamente con él, también, todos los partidos actuantes en Galicia y la opinión pública gallega.

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a racionalizar el debate sobre las infraestructuras terres-

tres a ejecutar en Galicia, conforme al PEIT, tomando las siguientes medidas:

1. Planificación de la elaboración de los proyectos y su ejecución, conforme a criterios de prioridad y coherencia, con horizontes temporales seguros y las inversiones plurianuales necesarias, respetando el compromiso de destinar anualmente, como mínimo, el 8% del total de las inversiones en infraestructuras.

2. Considerar prioritarias las obras de modernización de la red ferroviaria de Galicia y sus conexiones con el resto del Estado y Portugal y establecer un calendario creíble y consecuente con las inversiones comprometidas (el 8% del total del PEIT), las prioridades establecidas conforme a los criterios de coherencia del diseño y eficiencia en cuanto a la urgencia, necesidades y potencialidades.

3. Consecuentemente, teniendo en cuenta las obras ya en ejecución en el Eixo Atlántico, A Coruña-Vigo, y en el itinerario Santiago-Ourense, ambos de Alta Velocidad, acelerarlas para cumplir los horizontes temporales repetidamente aprobados en sede parlamentaria.

Asimismo, acelerar todos los trámites administrativos para la elaboración y ejecución de los proyectos de modernización no iniciados, conforme a un calendario preciso acorde con los criterios señalados, concretamente:

- Resto del Eixo Atlántico (Ferrol-A Coruña y Vigo-Porto).
- Ourense-Lubián.
- Ourense-Lugo.
- Vigo-Ourense.
- Lugo-A Coruña.
- Monforte-Ponferrada.

4. Comprometerse a informar en sede parlamentaria, con la debida urgencia y claridad, de las características que propone para cada uno de los itinerarios anteriores y acordar su idoneidad con la Xunta de Galicia, en cuanto a la ejecución temporal, a la coherencia en el diseño y la eficacia o eficiencia de la inversión en relación con las necesidades y las potencialidades.

5. Estudiar, conjuntamente con la Xunta, las posibles y necesarias relaciones intermodales ferrocarril-puertos-aeropuertos en Galicia, y elaborar los proyectos que las hagan efectivas, así como posibles y pequeñas actuaciones de interconexión en la red ferroviaria que puedan mejorar sensiblemente la comunicación interurbana por ferrocarril en Galicia.

6. Estudiar y decidir, en el plazo de un año, la potencialidad y viabilidad del itinerario Ferrol-Bilbao, y, si es el caso, las características del proyecto y su horizonte temporal. Este estudio tendrá en cuenta la incidencia y compatibilidad de la actual infraestructura de FEVE en ese mismo corredor.

7. Comprometerse a mejorar progresivamente, sin esperar a la modernización de toda la red ferroviaria,

los servicios de RENFE en los distintos itinerarios de Galicia, tanto “regionales” como de largo recorrido y, en su caso, de las mercancías.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de abril de 2006.—**Francisco Rodríguez Sánchez**, Diputado.—**María Olaia Fernández Davila**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

161/001641

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 al pago de indemnizaciones a los afectados por las obras del Puerto Exterior de Punta Langosteira en A Coruña, para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

En la primavera de 2005, dieron comienzo las obras de construcción del Puerto Exterior de A Coruña, en Punta Langosteira.

Desde el inicio de estas tareas, los trabajadores del mar han sido afectados como resulta obvio por esta construcción, tanto en su actividad pesquera, como marisquera, es más, los sedimentos que el mar arrastra y el cambio en la dinámica del litoral no sólo tienen efectos en el corto plazo, sino que como ya estamos viendo tendrán importantes repercusiones en el medio y largo plazo, ya que en estos momentos, se están observando resultados mucho más importantes de los inicialmente previstos por los estudios de impacto ambiental. De este modo, se observa que el paisaje existente antes de las obras, que se están llevando a cabo en esta zona de Arteixo, poco tiene que ver con el actual y por ello resulta claro el perjuicio que estas obras provoca sobre las especies marinas de la zona.

En otro orden de cosas, es preciso tener en cuenta que en el litoral en donde se está construyendo el ya mencionado Puerto Exterior, existían autorizaciones para los trabajos de extracción de percebe otorgada por la Xunta de Galicia y que venían desarrollando con regularidad unos 70 mariscadores de la cofradía de A Coruña, siendo éstos consecuentemente los primeros afectados y perjudicados, pues ya desde el inicio del movimiento de tierras tuvieron que dejar la actividad extractiva que normalmente llevaban a cabo en la zona.

Por otro lado, la flota de bajura de las cofradías de A Coruña y de sus alrededores que faenaban en la zona marítima próxima a Punta Langosteira resultan también claramente afectados, pues sus pesquerías se han reducido de manera considerable tanto por los lodos y gravillas en suspensión, como por los efectos directos que

las explosiones y los trabajos de la nueva dársena requieren. Es más, incluso pudieran existir y de hecho existen, otros colectivos afectados, como los recogedores de algas o de erizos de mar.

Como hasta la fecha, todos los mencionados anteriormente y por tanto afectados no han recibido una propuesta firme de indemnización sobre lo reclamado a la Autoridad Portuaria y consecuentemente al Ministerio de Fomento, el Grupo Parlamentario Popular formula la siguiente Proposición no de Ley, para ser debatida en la Comisión de Fomento y Vivienda:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, a que:

1. Se cierre con los marineros y mariscadores afectados una valoración en concepto de indemnización económica definitiva sobre los daños y perjuicios causados en su actividad profesional, que sirva para compensarles de las pérdidas que se les ocasionaron y puedan ocasionárseles en el futuro, como consecuencia de la ejecución de las obras del Puerto Exterior de A Coruña.

2. Que el Gobierno central, a través del Ministerio de Fomento y la Autoridad Portuaria de A Coruña, lleven a cabo el abono que se haya acordado anteriormente respecto de las indemnizaciones pactadas de manera urgente, pues resulta evidente que los daños para los afectados se multiplican día a día.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de abril de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001647

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y de acuerdo con lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta, para su discusión en la Comisión de Fomento, una Proposición no de ley para la mejora de los servicios ferroviarios en el municipio de Cunit (Tarragona).

Antecedentes

El tren es uno de los medios de transporte más utilizado por los ciudadanos de Cunit, ya que supone un importante nexo de comunicación con las poblaciones de las comarcas del Garraf, el Baix Llobregat y el Barcelonés.

El incremento de la población experimentado por el municipio de Cunit en los últimos años así como el elevado número de turistas y visitantes ha provocado también un aumento en el número de usuarios de RENFE, que utilizan el tren para ir a trabajar o estudiar.

Ante esta situación, el Pleno municipal del día 12 de enero de 2004 aprobó una moción, de forma unánime por parte de todos los Grupos políticos municipales, solici-

tando a RENFE la realización de distintas, actuaciones de mejora del servicio ferroviario en el municipio. Entre otras actuaciones se instó a RENFE a incrementar la frecuencia de paso de trenes con parada en Cunit; a la mejora de la accesibilidad a la estación (supresión de las barreras arquitectónicas y adaptación del paso subterráneo), de la iluminación y la megafonía; a la mejora y mantenimiento de las zonas de aparcamiento de vehículos.

Con fecha 31 de marzo de 2004, RENFE respondió a estas demandas con un informe en el cual comunicaban que la frecuencia y la capacidad ofertada en la línea ferroviaria cubrían óptimamente la demanda del municipio de Cunit y su entorno. También afirma que la iluminación y el aparcamiento tienen el mantenimiento adecuado de acuerdo a las características urbanísticas y que el resto de instalaciones se irían mejorando.

De nuevo, el Consistorio de Cunit de forma unánime aprobó otra moción en que reiteraba, de forma contundente, la solicitud a RENFE de la necesidad de planificar y ejecutar las mencionadas actuaciones.

En respuesta a las preguntas realizadas por el Grupo Parlamentario Catalán, se informó de la realización de estudios para la mejora de la accesibilidad entre andenes y la mejora de la megafonía, así como su mejor disposición para mejorar y ampliar el aparcamiento. Un año y medio después, la realidad es contundente: RENFE no ha realizado ninguna de las mejoras que los ciudadanos y todos los partidos políticos solicitan.

Actualmente, la estación de Cunit está llena de barreras arquitectónicas, a pesar de la alta afluencia de usuarios, sin que todavía se haya presentado un proyecto concreto de actuación. También es obvio que la oferta de trenes en Cunit no se adapta a las necesidades y la demanda de movilidad de la población.

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 actuaciones necesarias para iniciar las obras de supresión de las barreras arquitectónicas a la estación y la adaptación del paso subterráneo para peatones, antes de finales del año 2006.
2. Incrementar la frecuencia de paso de los trenes con parada en Cunit.
3. Mejorar las condiciones de la estación de Cunit en relación a la iluminación y la megafonía.
4. Impulsar la creación, mejora y mantenimiento de forma adecuada las zonas de aparcamiento de vehículos en la estación de Cunit.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de abril de 2006.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

161/001651

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, a instancia del diputado Agustí Cerdà i Argent, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente Proposición no de ley sobre el rescate de peajes de la autopista AP 7 a su paso por el País Valencià para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

El conjunto del corredor mediterráneo padece en la actualidad una fuerte saturación de las infraestructuras viarias que pone en peligro la seguridad de la ciudadanía. En efecto, cada vez es más elevado el número de accidentes mortales de circulación por las carreteras N 340 y N 332 a su paso por el País Valencià principalmente en áreas urbanas y zonas turísticas, así como también es más elevado el pesado tráfico que atraviesa la misma.

Durante el periodo estival del año 2004 y 2005 se procedió al desvío del tráfico pesado por la autopista AP 7, sufragando las distintas administraciones locales o autonómicas los peajes derivados de la medida, cuando es en realidad la Administración estatal la que debería asumir el coste íntegro del desvío, por lo que proponemos se tenga en cuenta por parte del gobierno español una previsión presupuestaria de los gastos de peaje de la Autopista AP7, derivados de la desviación del tráfico de la N-332 a la autopista AP 7 a su paso por las comarcas del Baix Maestrat (Vinaròs, Benicarló), la Plana Alta (Orpesa, Benicàssim) la Plana Baixa (Vilareal, Nules, Almenara), la Ribera Baixa (Sueca, Cullera, Favara), la Safor (Tavernes, Xeraco, Bellreguard, Oliva, Gandia), la Marina Alta (Ondara, Gata y Benissa) y l'Alacantí (el Campello y Sant Joan d'Alacant).

En octubre de 1997 el gobierno español prorrogó la concesión a la empresa AUMAR de la AP7 entre Tarragona y Alacant hasta el 2019, cuando en un principio la concesión finalizaba en el año 2006. La gratuidad de la autopista AP7 ha sido una reivindicación constante de la ciudadanía valenciana y partidos políticos.

En diciembre de 2005 se aprobó una enmienda a la Ley de Presupuestos Generales del estado para el año 2006, presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, en la que se crea un fondo económico para rescatar los peajes en las zonas metropolitanas, eliminar los peajes ya amortizados y para ofrecer gratuitamente autopistas de peaje de forma temporal mientras se estén ejecutando obras de mejora en vías alternativas.

En el periodo vacacional de pascua y el periodo estival, vuelve a hacerse evidente la necesidad de liberar los peajes de la Autopista A7 por los territorios valencianos. Es mucha la ciudadanía que visitará nuestras tierras colapsando infraestructuras como las carreteras

N-332 y N-340. Debemos ofrecer una solución a la ciudadanía autóctona y al turismo, desconcentrando el tráfico, en pro de la seguridad vial y de la calidad turística. Desde Esquerra entendemos que la solución pasa por liberalizar y rescatar los peajes que se ofrecen como alternativa.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados y Diputadas insta al Gobierno español a rescatar los peajes de la autopista AP7 a su paso por las áreas metropolitanas del Baix Maestrat (Vinaròs, Benicarló), la Plana Alta (Orpesa, Benicàssim) la Plana Baixa (Vila-real, Nules, Almenara), la Ribera Baixa (Sueca, Cullera, Favara), la Safor (Tavernes, Xeraco, Bellreguard, Oliva, Gandia), la Marina Alta (Ondara, Gata y Benissa) y l'Alacantí (el Campello y Sant Joan d'Alacant) y rescindir la concesión de la autopista AP7 desde Tarragona a Alacant, tal y como está previsto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2006, antes de que se inicie el período estival.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de abril de 2006.—**Agustí Cerdà i Argent**, Diputado.—**Joan Puigercós i Boixassa**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC).

Comisión de Educación y Ciencia

161/001643

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del diputado Francisco Rodríguez Sánchez (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 la eliminación de prejuicios y vejaciones contra los gallegos en la última actualización del diccionario de la Real Academia Española para su debate en Comisión.

La Real Academia Española es una institución que vive bajo el amparo y protección de la Administración Pública. Desde su constitución oficial el 3 de octubre de 1714, siendo monarca Felipe V, su propósito fue «fijar las voces y vocablos de la lengua castellana en su mayor propiedad, elegancia y pureza». Hoy en día, según lo establecido por el artículo primero de sus estatutos, la Academia «tiene como misión principal velar porque los cambios que experimente la lengua española en su constante adaptación a las necesidades de sus hablantes no quiebren la esencial unidad que mantienen en todo el ámbito hispánico». Desde 1993 existe una Fundación

Pro Real Academia Española, de la que forman parte Administraciones autonómicas, la Administración central, varias entidades financieras y distintas empresas de todos los sectores. Entre sus miembros fundadores, está la Xunta de Galicia, que además financia las actividades académicas con una partida de sus presupuestos.

Está claro que un diccionario debe recoger los usos más frecuentes del léxico en todos los territorios donde una lengua esté presente. Este objetivo debe cuidarse de diferenciar con rigor, en muchos casos, lo que es denotativo de lo que es connotativo, prejuicioso, estereotipado o simplemente xenófobo o discriminatorio. Mucho más, debe tenerse presente que, en el caso de los gentilicios, no puede darse acogida a significados o campos semánticos que sean claramente atentatorios contra la dignidad y el respeto que todos los pueblos merecen. Si en algún caso, por tratarse de usos extensos, es necesario no obviar ese sentido, debe quedar claro que es un uso coloquial, prejuicioso, vulgar o chabacano. Esta actitud, que parte de no ignorar los sustratos socio-ideológicos e histórico-culturales que subyacen en la pragmática lingüística, debe ser escrupulosamente mantenida por una institución oficial estandarizadora de los usos del español y, por lo tanto, fuente de información, no sólo para sus hablantes, sino también para todos los que se aproximan al aprendizaje de esta lengua. Esto quiere decir que el diccionario de la RAE es, en cierta manera también, el resultado de una determinada pragmática lingüística, de una objetivación sincrónica y diacrónica de usos, en la que no es indiferente el trabajo por expurgar del idioma determinados significados tan parciales como profundamente perturbadores de una visión denotativa de lo que es el mundo en su diversidad cultural, lingüística y nacional.

Es por eso que la Real Academia de la Lengua Española eliminó de sus diccionarios en el siglo pasado la acepción «gallego» como sinónimo de «bruto». Sintomáticamente, ahora en el siglo XXI la RAE, en su última actualización del «Diccionario de la Lengua Española», contempla las siguientes acepciones para la palabra «gallego», que aparece como un artículo enmendado:

gallego-ga: (Del lat. Gallaecus). 1. adj. Natural de Galicia. U. t. c. s. 2. adj. Perteneciente o relativo a esta comunidad autónoma de España. 3. adj. En Castilla, se dice del viento cauro o noroeste, que viene de la parte de Galicia. U. t. c. s. 4. adj. Ant., Arg., Col. y Ur. Dicho de una persona: Nacida en España o de ascendencia española. U. t. c. s. 5. adj. C. Rica. tonto (? falto de entendimiento o razón). 6. adj. El Salv. tartamudo. 7. m. Lengua de los gallegos. 8. m. C. Rica y Nic. Especie de lagartija crestada que vive en las orillas de los ríos y nada con mucha rapidez. 9. m. C. Rica. libélula. 10. m. Cuba y P. Rico. Ave palmípeda de plumaje ceniciento, rabadilla, vientre y cola blancos, patas, pico y párpados rojizos. 11. m. Cuba. En un ingenio, dispositivo que aplana y nivela la caña antes de ser molida.

Como vemos, su acepción 5.^a y 6.^a convierte la palabra «gallego» en sinónimo de «tonto» (falto de entendimiento o razón) y de «tartamudo», respectivamente. Como se puede observar, tales identificaciones son, según la propia Academia, particulares de Costa Rica y de El Salvador. No dice nada respecto de cuáles son los contextos para su uso (zonas, clase social, registro lingüístico...). En todo caso, queda claro que estas acepciones resultan una sinonimia prejuiciosa, estereotipada, vejatoria y peyorativa. Trasladar a gentilicios definiciones caracteriológicas de deficiencias humanas no puede ser avalado por ningún diccionario, mucho más si es pagado con fondos públicos. Estamos, además, ante un uso tan escaso como insignificante para el aprendizaje del español estándar. Pero es que resulta chocante que ocupen el puesto 5.º y 6.º estas acepciones, por encima incluso de la que hace alusión a la palabra «gallego» como sustantivo que se refiere a la «lengua de los gallegos», acepción que aparece en séptimo lugar.

Comparemos con lo que acontece con relación a la palabra «catalán» y la palabra «vasco»:

catalán, na. 1. adj. Natural de Cataluña. U. t. c. s. 2. adj. Pertenciente o relativo a este antiguo principado, hoy comunidad autónoma de España. 3. m. Lengua romance vernácula que se habla en Cataluña y en otros dominios de la antigua Corona de Aragón.

vasco, ca. (De vascón). 1. adj. vascongado. Apl. a pers., u. t. c. s. 2. adj. Natural de una parte del territorio francés comprendido en el departamento de los Bajos Pirineos. U. t. c. s. 3. adj. Pertenciente o relativo a esta parte. 4. m. euskera.

Ya se ve que, en estos casos, el diccionario de la RAE emplea definiciones más extensas en relación a la lengua y al territorio, da alguna referencia histórica y no figuran alusiones de carácter vejatorio o prejuicioso. Todo el mundo sabemos, y más en este contexto de irracionalismo, que en el Estado español hay hablantes que indenticarían los dos gentilicios anteriores con acepciones indignas de figurar en el diccionario de la lengua. El reconocimiento de usos, aun siendo uno de los aspectos que no se deben obviar, tiene unos límites que deben pasar por el rigor, la necesidad y, diríamos en plan tradicional, por un cierto buen gusto. Por cierto, para la RAE la tercera acepción de «catalán» se refiere a «lengua romance vernácula que se habla en Cataluña y en otros dominios de la Corona de Aragón». Para «gallego» la referencia a la lengua ocupa el 7.º lugar, sin indicar que es una lengua romance y sin aludir para nada a su hermandad o proximidad, por no decir identidad, con el portugués. Todos sabemos que hay un período histórico que en términos culturales, lingüísticos y literarios tenemos que hablar forzosamente de lengua gallego-portuguesa y literatura gallego-portuguesa.

Nada pierde el diccionario de la RAE ni los hablantes del español, ni los que vayan a aprender este idioma, si desaparecen de él acepciones «tontos» y «tartamudos» como sinónimos de «gallegos». No es una censura de lo existente sino una selección que deja fuera lo insignifi-

cante, parcial, peyorativo e innecesario. Como se ve «tonto» responde a una valoración que se hace de las personas en base a una constatación objetiva o puramente subjetiva y es extensible a todos los miembros del género humano. Todos podemos estar en algún momento «faltos de entendimiento o razón». «Tartamudo» es alguien con un defecto articulador del habla, desgraciadamente una realidad objetiva. Puede haber tartamudos en todas las partes del mundo.

A estas alturas, no es de recibo que se puedan avalar planteamientos vejatorios y xenófobos en nombre de un criterio de rigor científico más que discutible. De actuar con este pretendido rigor, artículos como «gitano» y «judío», entre otros muchos, debían contemplar acepciones que no figuran para nada. Y es más, cuando se alude a «gitano» como sinónimo de «que estafa u obra con engaño» se deja claro que es un uso coloquial, lo que ni siquiera se hace en el caso de «gallego» (tonto, tartamudo).

La ideología de una sociedad se manifiesta de muy diversas maneras. El diccionario de su lengua no está ajeno a ella. Pero está claro que los elaboradores de diccionarios estándares tienen que poner un límite al tópico y al prejuicio, o bien indicar que es un uso coloquial, parcial y prejuicioso.

Por todo esto presentamos la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a hacer las gestiones oportunas para que la Real Academia Española retire de la última actualización de su “Diccionario de la Lengua Española” la definición de “gallego” como sinónimo de “tonto” y “tartamudo”, que figuran en 5.º y 6.º lugar del artículo respectivo.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de abril de 2006.—**Francisco Rodríguez Sánchez**, Diputado.

Comisión de Industria, Turismo y Comercio

161/001649

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de ley sobre la subestación eléctrica en el barrio de Patraix (Valencia), para su debate en la Comisión de Industria, Turismo y Comercio.

En el verano de 2004, la Dirección General de Política Energética y Minas, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, dio vía libre a la empresa Iberdro-

la para la construcción de una subestación eléctrica en el barrio de Patraix, en Valencia, con las siguientes características: tres transformadores de 50 millones de vatios cada uno, dos transformadores auxiliares de 250 kV cada uno, celdas de interruptores y seccionadores con aislamiento gas tipo SF06, baterías de condensadores y reactancias de puesta a tierra, dos líneas de 220.000 voltios y más de treinta de 20.000, todas subterráneas.

La misma Dirección General de Política Energética y Minas emitió Resolución de fecha 20 de abril de 2005 por la que se aprueba el proyecto de ejecución del sistema de 220 kV de la subestación, Resolución a la que presentó recurso la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia.

Los vecinos de los barrios afectados por el cable de alta tensión que suministrará energía a la subestación temen las consecuencias que la misma pueda provocar en su salud, rechazan su construcción cerca de sus viviendas y exigen a las Administraciones competentes que cumplan con su responsabilidad de proteger la salud. No hay que olvidar, en este sentido, que la Fundación Europea de Electromagnetismo y la Organización Mundial de la Salud recomiendan que no haya subestaciones eléctricas en los núcleos urbanos a no ser que se deje un metro de distancia por cada kilovatio que procese. Así, la futura instalación de Patraix no debería tener ninguna vivienda a menos de 220 metros a la redonda.

Además, los vecinos han declarado, según recogen informaciones periodísticas, que existen numerosos colegios, institutos y guarderías dentro del perímetro donde se sentirán los efectos electromagnéticos de la subestación, y ponen, como ejemplo, por su especial importancia, el Colegio Público Tomás de Villarroja, cuyas aulas de educación infantil se encuentran a cinco metros del cable de 220.000 voltios; el Colegio Oller, a escasos 15 metros del cable y a 90 metros de la subestación, o un centro perteneciente al Instituto Valenciano de Audiofonología, al que acuden niños con implantes cocleares, que tiene recomendado alejarse de campos electromagnéticos.

Por otra parte, el pasado 11 de marzo se produjo un incendio en dos cables de media tensión en el puente del bulevar sur de Valencia, provocando el desprendimiento de la línea y la posterior caída de la catenaria. En la zona del incendio confluyen seis vías generales que quedaron inutilizadas por la caída del tendido eléctrico, lo que imposibilitó durante toda la noche la entrada y salida de trenes a la estación de Valencia Nord.

Este suceso nos revela una situación de ilegalidad en la actuación de Iberdrola, porque no se entiende bien cómo es posible que esta línea tenga un trazado aéreo, cuando el Ministerio de Industria no lo ha autorizado. Asimismo, el accidente pone en evidencia la precariedad y por tanto el peligro de las instalaciones que se están desarrollando.

Como se ha dicho, la caída de los cables, teóricamente sin corriente, cortocircuitó la catenaria provocando un incendio que no tuvo mayores consecuencias porque en ese momento no circulaba ninguno de los muchos trenes que suelen hacerlo en ese trayecto. Cabe pensar qué hubiese ocurrido si la línea transportase corriente, si el accidente hubiese coincidido con el tránsito de trenes, o si la subestación hubiese estado en funcionamiento.

Por todo ello, nuestro Grupo Parlamentario viene a presentar la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para:

1. Evitar que los cables de media tensión que se incendiaron en el puente del bulevar sur de Valencia se instalen de nuevo de forma aérea, al carecer de la preceptiva licencia del Ministerio de Industria para dicho tramo.
2. Paralizar la autorización de las obras de instalación de una subestación transformadora en el barrio de Patraix, atendiendo a la inexistencia de licencia para la totalidad del trazado, al criterio de precaución y a la alarma social generada.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de abril de 2006.—**Isaura Navarro Casillas**, Diputada.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

161/001629

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa a la adopción de medidas de apoyo a las actividades de transporte hortofrutícola, para su debate en la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Exposición de motivos

España es el primer exportador mundial hortofrutícola. La producción y exportación de frutas y hortalizas constituye un sector estratégico de la economía agraria española. Representa el 30% de la producción final

agraria y más de la mitad de la producción vegetal final. La aportación del sector trasciende del ámbito agrícola, dado que es uno de los primeros sectores exportadores españoles. El sector genera más de 450.000 empleos y depende del mismo un gran número de empresas auxiliares, como las de insumos, transformación o transporte.

Concretamente, una de las actividades más especializadas, complementarias de la producción hortofrutícola es la actividad del transporte hortofrutícola por carretera, especialmente en lo que se refiere al abastecimiento de los mercados exteriores. Son cerca de diez millones de toneladas de frutas y verduras anuales que se envían al exterior, principalmente a los países de la Unión Europea, mayoritariamente en vehículos de temperatura controlada «transporte frigorífico internacional». Con la capacidad media de envío/camión de unas 22 TM. Esta modalidad de transporte efectúa alrededor de 450.000 viajes al exterior cada año.

A pesar de la estrecha interrelación y dependencia existente entre las actividades de transporte hortofrutícola y la propia producción de frutas y verduras, no existen mecanismos de ajuste para las actividades de transporte vinculadas a las vicisitudes que determinan la producción hortofrutícola y a sus exigencias de caducidad.

Un ejemplo de falta de ajuste lo padeció el sector el año pasado, las heladas castigaron duramente amplias zonas productoras de frutas y verduras durante los meses de enero, febrero y marzo de 2005, especialmente en el litoral mediterráneo, Andalucía, Baleares, Valencia y Murcia, habiendo sido declaradas «zona catastrófica» las zonas afectadas. Sin embargo, los efectos del Real Decreto-ley 6/2005 quedaron limitados a las actividades de producción hortofrutícola propiamente dichas, pero no afectaron a actividades vinculadas, como es el caso del transporte hortofrutícola especializado.

Sólo en la región de Murcia, la Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia (FROET) cifró en 36,4 millones de euros las pérdidas del sector del transporte frigorífico de su territorio, con una reducción de 27.480 viajes, afectando a las correspondientes empresas y a unos 3.800 conductores.

Otro ejemplo es el de la temporalidad de las actividades de transporte vinculada a la propia temporalidad de las actividades productoras del sector hortofrutícola. Los períodos de contratación son variables, pudiendo alcanzar los ocho meses anuales; sin embargo, las diferentes modalidades de contrato que les pueden ser aplicables tienen un difícil encaje con la operatoria real de contratación del sector. Tanto la aplicación del contrato fijo discontinuo como la aplicación del contrato temporal por circunstancias de producción, como el contrato temporal para obra y servicio determinado tienen un mal ajuste respecto a las necesidades laborales del sector, siempre vinculadas a las vicisitudes de la actividad agraria, por lo que es preciso flexibilizar la regulación de la contratación temporal a las peculiaridades de este sector, por ejemplo, permitiendo, como excepción de la

regulación general, que el convenio colectivo del sector amplíe, de 12 a 18 meses, la duración máxima de los contratos temporales por circunstancias de la producción, dentro de un período de 24 meses.

Cabe destacar que para que el sector hortofrutícola sea competitivo, en Europa y en el exterior, es preciso que todas las actividades vinculadas y que lo hacen posible sean también competitivas. En este sentido el sector del transporte de mercancías por carretera tiene una participación crucial en la determinación de los costes de este sector en destino, habiendo incorporado en los últimos años las elevadas alzas de precios vinculadas al aumento de costes de los carburantes y a las crecientes tasas por utilización de infraestructuras vigentes en diversos países europeos.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar un conjunto de medidas de apoyo al sector del transporte hortofrutícola, que le permitan ajustar su actividad a las peculiaridades y necesidades de la producción hortofrutícola. En particular, procederá a:

1. Incorporar a las actividades de transporte hortofrutícolas entre las beneficiarias de aquellas medidas urgentes que adopte el Gobierno destinadas a paliar los daños ocasionados en el sector agrario por heladas y otros daños catastróficos.
2. Modificar la normativa relativa a la contratación temporal para las actividades relativas al transporte de mercancías frescas hortofrutícolas, con el fin de permitir que el convenio colectivo del sector permita ampliar los períodos máximos de contratación, en contratos eventuales por circunstancias de la producción, a un máximo de 18 meses en un período de 24 meses.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 31 de marzo de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Cultura

161/001640

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 sobre sustitución del Teatro de Getxo en Vizcaya-Getxo Antzokia, para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

En los Presupuestos Generales del Estado para 2006 existe una partida de 1.500.000 euros con cargo al uno por ciento cultural en el Ministerio de Fomento para el Proyecto de sustitución del Teatro de Getxo en Vizcaya-Getxo Antzokia.

Getxo es un municipio de Vizcaya con más de 84.000 habitantes, y que cuenta con un abanico de actividad cultural importante e internacional; como es el Festival Internacional de Jazz, el Festival de Folk, los Conciertos de Música Clásica de Otoño, la Semana Coral, el Festival de Habaneras, los Conciertos de Navidad, etc. Además de contar con una Escuela de Teatro y otra de Danza con una programación amplia y variada.

El municipio cuenta en la actualidad con un Teatro Getxo Antzokia propiedad municipal, muy antiguo y en deficientes condiciones, que se debe sustituir por una nueva infraestructura a construir en la misma parcela de aproximadamente 2.300 metros cuadrados, entorno al cual se levantaría un edificio de 6.000 metros cuadrados, a fin de establecer una sala polivalente para unos 700 ó 900 espectadores, con salas de ensayo, audición, cine, conferencia, etc.

Este proyecto de nuevo Teatro Getxo Antzokia tiene un presupuesto elaborado desde el Ayuntamiento de Getxo de una inversión de 15 millones de euros; que, según se acordó en una enmienda tramitada con cargo al uno por ciento cultural u otra aportación presupuestaria para 2006, al Gobierno central le correspondería, en el año actual, aportar al proyecto la cantidad de 1.500.000 euros y en los años 2007 y 2008 restantes, 3.500.000 euros.

La aportación económica del año 2006 sería para la redacción del proyecto, y las aportaciones de los años posteriores serán para la construcción del nuevo Teatro Getxo Antzokia.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Que se elabore y firme un convenio de colaboración entre los Ministerios de Fomento y Cultura y el Ayuntamiento de Getxo (Vizcaya) para que se ajusten los tiempos y la manera de financiación por parte del Ministerio de Fomento y Cultura, del proyecto del nuevo Teatro Getxo Antzokia en Vizcaya.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de abril de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Sanidad y Consumo

161/001650

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara se presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la legalización del consumo, producción, distribución y uso terapéutico del cannabis, para su debate en la Comisión de Sanidad y Consumo.

El debate sobre el cannabis está de actualidad. Para muchos, la impropiedad de mantener la vieja política prohibicionista en materia de drogas, entrado ya el siglo XXI, es cada día más evidente. La postura prohibicionista ha sido ampliamente criticada y sus argumentos repetidamente rebatidos, especialmente en lo que se refiere al cannabis, y es indudable que las personas y organizaciones que defienden la postura antiprohibicionista son cada vez más numerosas.

Ante esta situación, cada vez más países, sobre todo europeos, introducen reformas más o menos radicales en sus políticas sobre el cannabis. Holanda, a pesar de la peculiaridad de su situación, es el ejemplo ineludible, aunque no el único. España fue uno de los países pioneros en despenalizar la posesión de pequeñas cantidades de cannabis para el consumo privado. De igual manera, en la mayor parte de los países de la Unión Europea, así como en Suiza, el camino emprendido es el de la despenalización del consumo. Hay países, sin embargo, en los que el consumo personal sigue estando castigado: Se trata de Grecia, Francia, Suecia y Finlandia.

Los argumentos más utilizados por aquellos que defienden la prohibición del cannabis suelen incidir en su potencial adictivo y en el miedo a que todo uso derive en abuso. Se apoyan también en los efectos perjudiciales para la salud —y en especial para la salud mental— del consumo regular de cannabis, y en la posibilidad de que exista un síndrome amotivacional asociado al uso de esa sustancia. Finalmente, la teoría de la escalada, que defiende que el cannabis es una droga puente hacia el consumo de otras sustancias adictivas mucho más tóxicas, ha sido el argumento que ha concitado más adhesiones en torno a la prohibición. Una sentencia del Tribunal Supremo en materia de hachís ilustra las razones por la que se considera punible el comercio con hachís. Para el ponente de la sentencia, «los efectos de esta sustancia y lo que ha motivado su prohibición se señalan en el decrecimiento de la responsabilidad, la apatía y el desinterés incidentes en la voluntad, llegando el consumo crónico a crear dependencia psíquica, y aunque no crea dependencia orgánica, supone a menudo el principio de la escalada de otras drogas».

En cualquier caso, y en aras de su regulación social, es necesaria la promoción, por parte de las Administraciones públicas, de programas de información sobre el uso responsable de dicha sustancia.

Asimismo, es imprescindible la prohibición de la promoción y publicidad de todas las drogas para evitar su impacto en los colectivos más vulnerables ante estos impulsos.

El mantenimiento de las políticas prohibicionistas pasa por el miedo a que, con la legalización, se transmita un mensaje de tolerancia hacia las drogas y que esto se traduzca en un aumento incontrolado del consumo de cannabis y otras sustancias. Sin embargo, en el caso del cannabis, más de medio siglo de experiencia indica que no sólo la política prohibicionista es ineficaz, en cuanto a que el número de consumidores sigue aumentando en todos los países en los que está en vigor, sino que en países como Holanda, donde se ha dado una despenalización «de facto» de la venta de pequeñas cantidades de cannabis, el número de consumidores se mantiene estable desde hace más de dos décadas y las autoridades holandesas siguen sin percibir el más mínimo problema de orden o salud pública derivado de su permisividad.

En España, en 1983, durante la primera legislatura del PSOE, las Cortes aprobaron un nuevo artículo 344 del Código Penal, que podía considerarse lo más avanzado del mundo en la materia. Sin embargo, cinco años más tarde, y ante la presión del PP, el PSOE se avino a endurecer de nuevo ese artículo. En estos cinco años de tolerancia, el mercado español de cannabis sufrió un estancamiento en favor de otras drogas, gracias, según algunos expertos, a que mantenían el atractivo de lo prohibido. Es evidente en ese sentido que la prohibición no ha conseguido el objetivo de reducir el consumo de cannabis y, tras más de setenta años de experiencia, puede afirmarse que es una política muy poco efectiva.

En España, la tenencia de cannabis se sanciona hoy en día con multas administrativas que van desde los 300 a los 6.000 euros, según el artículo 25 de la L.O. 1/1992, la famosa ley Corcuera. El hecho de despenalizar el consumo, limitando las penas a sanciones administrativas, no evita, sin embargo, las consecuencias derivadas de recibir una condena, que sólo podrían evitarse mediante la legalización o la «descriminalización» total del consumo.

Los partidarios del uso terapéutico del cannabis han puesto de manifiesto su utilidad para el tratamiento de muy diversas dolencias. Estas son las principales indicaciones terapéuticas del cannabis:

— Náuseas y vómitos por quimioterapia anticancerrosa: De toda la información disponible sobre el posible uso terapéutico de los cannabinoides, su eficacia en el tratamiento de las náuseas y los vómitos provocados por la quimioterapia es la más contrastada.

— Esclerosis múltiple: Existen muchos informes, algunos de divulgación científica, otros basados en ensayos clínicos controlados, que sugieren que el cannabis inhalado o el dronabinol oral pueden aliviar los

síntomas en pacientes con esclerosis múltiple, en los que otros fármacos habían fracasado.

— Dolor: Muchos cannabinoides tienen propiedades analgésicas y antiinflamatorias demostradas en modelos animales y en la observación clínica

— Anorexia: El cannabis aumenta el apetito.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Adoptar las medidas legislativas necesarias para la legalización del consumo, producción, distribución, así como para el uso terapéutico del cannabis.
2. En aras de su regulación social, promocionar programas de disminución del riesgo y reducción de daño, así como programas de desintoxicación orientados a la abstinencia o, en todo caso, al consumo responsable de dicha sustancia.
3. Prohibir la promoción y publicidad de todas las drogas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de abril de 2006.—**Isaura Navarro Casillas**, Diputada.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Comisión de Medio Ambiente

161/001633

A la Mesa del Congreso de los Diputados

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

Exposición de motivos

Una de las críticas fundamentales que recibió la decisión del Gobierno de derogar por Decreto el Plan Hidrológico Nacional, tanto por parte de las Comunidades afectadas, como de regantes, usuarios y expertos, se basaba en el riesgo que suponía desde el punto de vista de la financiación de las obras por parte de la Unión Europea.

Interrumpir por razones estrictamente políticas un proceso de negociación largo y costoso, como era el que había llevado a cabo el Gobierno español con las

autoridades comunitarias, para que aprobaran la viabilidad técnica y ambiental de las obras, y su financiación, resultaba extremadamente temerario porque ponía en riesgo los avances logrados.

Pues bien, recientemente hemos tenido noticia de que las peores sospechas en este sentido se han confirmado. La alternativa del Gobierno al Plan Hidrológico Nacional, lo que se ha dado en llamar «Programa AGUA», basado fundamentalmente en la desalación masiva, no sólo no ha solucionado problemas en el levante español, y la prueba está en que el año 2005 sufrimos la peor sequía de los últimos 150 años, sino que presenta graves deficiencias de gestión desde el punto de vista de las autoridades comunitarias.

Así, la Dirección General de Política Regional de la Comisión Europea ha manifestado al Gobierno español su preocupación por el estado de ejecución de las actuaciones previstas en el Programa AGUA, sobre todo en lo que afecta a las Comunidades de Andalucía, Valencia y Murcia, y por el avance en la ejecución del programa, dado que casi el 80% de la inversión total está en fase inicial, o en fase de elaboración del proyecto.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Facilitar a la Cámara la información que le solicita la Comisión Europea, a saber, las perspectivas de ejecución de las obras que afectan a las Comunidades de Andalucía, Murcia y Valencia.

2. Solicitar con carácter urgente financiación para lo que queda del período 2000-2006, es decir, antes del 30 de junio de 2006, para aquellos proyectos que resultan prioritarios para las comunidades afectadas, previo consenso con dichas comunidades.

3. Presentar un plan de financiación coherente para las actuaciones prioritarias para la cuenca mediterránea y un calendario definitivo de solicitud de financiación por parte de la Comisión Europea, sobre cuya ejecución el Gobierno deberá informar trimestralmente a la Cámara.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de marzo de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/001636

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-

Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de ley sobre el proyecto para crear una cantera de yesos en Seseña y Borox (Toledo), para su debate en la Comisión de Medio Ambiente.

La empresa «BPB Iberplaco, S. A.», ha presentado un proyecto para crear en los términos municipales toledanos de Seseña y Borox una cantera de yesos, que ocupará una superficie de 11 millones de m², es decir, el equivalente a 1.200 campos de fútbol. El proyecto supondría un frente abierto permanente de 20.000 m², con una cota de profundidad de 10 metros, utilizando para la fragmentación de la roca el sistema de voladura. El período de la concesión de la explotación sería de 30 años, prorrogables por otros 30 años más.

La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha ha autorizado el proyecto, a pesar de que su emplazamiento se ubicará en zonas de Seseña y Borox afectando a suelo clasificado cuyo desarrollo está previsto en los planes de ordenación, que también fueron aprobados por la Junta de Comunidades.

La actividad de esta gigantesca cantera de yesos no sólo afectaría al medio ambiente de decenas de miles de habitantes de esos dos municipios (Seseña tiene aprobados PAUS para 100.000 habitantes), sino al de centenares de miles de los pueblos de la comarca de la Sagra toledana y madrileña, entre ellos, Valdemoro, Ciempozuelos, San Martín de la Vega, Aranjuez y Titulcia.

La población de estos municipios ha mostrado en varias ocasiones su oposición al proyecto, tanto en concentraciones de protesta como recogiendo más de 5.000 firmas pidiendo su paralización. Por su parte, el Ayuntamiento de Seseña también ha interpuesto demanda ante la Junta, con alegaciones similares a las que se señalan en esta exposición de motivos. Los plenos de los Ayuntamientos de Valdemoro, Ciempozuelos, Aranjuez, Casarrubuelos, Torrejón de la Calzada, Ugena, Cedillo del Condado, Yeles, Cobeja, Yuncos, El Viso de San Juan, Seseña, Borox y la Mancomunidad de Municipios de la Sagra Alta, han aprobado mociones en contra de la instalación de la cantera. Es decir, que el rechazo social e institucional al proyecto es muy grande.

Si se aprueba definitivamente el proyecto, la actividad de la cantera supondrá un tráfico intenso de camiones y maquinaria pesada, con los consiguientes perjuicios para los habitantes de la zona, por ruidos, explosiones, contaminación por micro partículas de polvo en suspensión. La experiencia nos indica que las zonas en las que se abren este tipo de canteras empeora sensiblemente la calidad de vida de la ciudadanía que reside en las cercanías.

Pero lo más grave del proyecto es que esta cantera afectaría al LIC (Lugar de Interés Comunitario) de los «Yesares del Tajo», y las excavaciones y el trabajo de la maquinaria, implicarían graves afecciones a la flora y fauna autóctona local de este importante espacio protegido integrado en la Red Natura 2000.

La Directiva de la Unión Europea 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la flora

y fauna silvestres, establece en su artículo 3 la obligación de los Estados miembros de contribuir a la constitución de la Red Ecológica Europea «Natura 2000», que estará compuesta por lugares que alberguen los hábitat naturales que figuran en su anexo I y los hábitat de las especies que figuran en su anexo II, en función de la representación que dichos hábitat tengan en sus respectivos territorios. Principalmente afectaría a colonias de plantas gisófilas protegidas por la Junta de Comunidades.

La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha ha realizado una propuesta que incluye 72 LIC, entre ellos el de «Los Yesares del Tajo», y un proyecto de estas características sólo puede afectar de manera irreversible a lo que es patrimonio de todos los europeos y en un futuro pertenecerá a la Red Natura 2000 a petición de la propia Junta. Es evidente que la Junta de Comunidades no puede ir contra sus propios actos, en todo caso, si lo hace, debería explicar los motivos, cosa que no ha hecho.

Por otro lado, la cantera de yeso, afectaría directamente a dos infraestructuras, como el AVE Madrid-Levante y la R-4, cuyo trazado transcurre por el centro del suelo concedido para la explotación minera. Parece una incongruencia que se permita esta actividad extractiva a cielo abierto por medio de explosivos a pocos metros del paso de trenes y automóviles.

Por lo tanto, el proyecto no puede ser calificado de utilidad pública por varias razones. Primero, porque no mejora la calidad de vida de los ciudadanos. Segundo, porque no es sostenible desde el punto de vista medioambiental. Y tercero, porque responde a la lógica del beneficio empresarial por encima del bienestar social. Este proyecto no es compatible con la sostenibilidad y la calidad de vida ya que se trata de una actividad nociva, molesta y peligrosa.

Por todo ello, nuestro Grupo Parlamentario viene a presentar la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para:

1. Paralizar la aprobación del proyecto en su actual definición para crear, en los términos municipales toledanos de Seseña y Borox, una cantera de yesos, de acuerdo con la Ley de Minas y la normativa comunitaria que impone la limitación de las explotaciones de recursos naturales no renovables en aras del desarrollo sostenible.

2. Promover las iniciativas necesarias para lograr una coordinación efectiva entre las distintas Administraciones implicadas a fin de analizar el proyecto, considerando su impacto sobre la calidad de vida de los

ciudadanos y su sostenibilidad desde el punto de vista ambiental.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de abril de 2006.—**Isaura Navarro Casillas**, Diputada.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

161/001646

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y de acuerdo con lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta para su discusión en la Comisión de Medio Ambiente, una Proposición no de Ley sobre la financiación de las expropiaciones correspondientes a actuaciones de la Administración General del Estado en municipios costeros.

Antecedentes

Entre las competencias que la Administración del Estado ejerce en el litoral a través de la Dirección General de Costas, se encuentran la realización, supervisión y control de estudios, proyectos y obras de defensa, protección y conservación de los elementos que integran el dominio público marítimo-terrestre y, en particular, los de creación, regeneración y recuperación de playas.

De acuerdo con la normativa vigente, la actuación administrativa sobre el dominio público marítimo-terrestre persigue fines como el de asegurar su integridad y adecuada conservación; garantizar el uso público del mar, de su ribera y del resto del dominio público marítimo-terrestre; regular la utilización racional de estos bienes en términos acordes con su naturaleza, sus fines y con el respeto al paisaje, al medio ambiente y al patrimonio histórico; y conseguir y mantener un adecuado nivel de calidad de las aguas y de la ribera del mar. En resumen, el objetivo es alcanzar un uso/ desarrollo sostenible de los recursos costeros a través de una gestión integral de los mismos.

Todo ello lleva al Ministerio de Medio Ambiente a emprender, en colaboración con los municipios afectados y a través de planes de dotación de infraestructuras, actuaciones en senderos litorales, accesos peatonales a la ribera del mar, construcción y remodelación de paseos marítimos o proyectos de restauración del litoral.

Sin embargo y a pesar del reparto competencial y la necesidad y urgencia de muchas de estas actuaciones,

los ayuntamientos de los términos municipales en los que resulta imprescindible acometer dichas obras se ven conminados por el Ministerio a expropiar y poner a su disposición de la Administración General del Estado los terrenos sobre los que se proyecta una determinada intervención costera.

Cabe recordar, a la vista de cuanto dispone el artículo 115 de la Ley de Costas, que entre las competencias municipales, siempre ejercidas en los términos previstos por la legislación que dicten las Comunidades Autónomas, se encuentran las de informar los deslindes; informar solicitudes de reservas, adscripciones, autorizaciones y concesiones...; explotar, en su caso, los servicios de temporada en las playas y mantener las playas y lugares públicos de baño en las debidas condiciones de limpieza, higiene y salubridad, así como vigilar la observancia de las normas e instrucciones dictadas por la Administración del Estado sobre salvamento y seguridad..., de manera que observamos que en ningún caso no se encuentra contemplada la competencia expropiatoria.

Por otro lado, es lógico corolario de la Ley de Expropiación Forzosa que cuando fuere necesario obtener terrenos en manos privadas, por tratarse de fincas incluidas en zona de dominio público, quien se encargará de obtener la titularidad de los terrenos será la Administración que tenga la condición de última destinataria de la titularidad del dominio público al que se incorporan los terrenos expropiados, que en este caso es la Administración General del Estado.

No obstante, en los últimos años ha venido siendo tradicional para numerosas actuaciones de la Dirección General de Costas que el municipio ponga a disposición de la Administración central los terrenos como condición necesaria para que ésta ejecute las actuaciones pertinentes, lo cual significa que los Ayuntamientos tengan que expropiar en primer lugar los terrenos para, a continuación, ponerlos a disposición del ejecutivo, no contando con presupuestos suficientes y no existiendo, en la mayor parte de casos, un compromiso temporal a corto plazo.

Si el artículo 15 de la Ley de Expropiación Forzosa, cuando atribuye a la Administración la facultad de resolver sobre la necesidad concreta de ocupar los bienes o adquirir derechos estrictamente indispensables para los fines expropiatorios, está pensando en la Administración que acabará siendo la competente por razón de la materia o por razón del territorio y el artículo 3 de la Ley de Costas incluye los paseos marítimos y caminos de ronda entre los bienes de dominio marítimo-terrestre estatal, justo es que asuma el Ministerio de Medio Ambiente sus competencias y responsabilidad.

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 adoptar las medidas oportunas para que en las actuacio-

nes efectuadas por la Administración General del Estado en el dominio público marítimo-terrestre estatal, en ejercicio de las competencias que le son propias y con el objetivo de gestionarlo de forma adecuada, la Administración General del Estado se haga cargo de las expropiaciones que resulten necesarias para la realización de las mismas y compense a los ayuntamientos por ello, en el caso de que hayan tenido que obtener de manos privadas los terrenos luego incorporados al dominio público, el cual en los supuestos planteados reciben además un atributo singular, ya que la Ley de Costa se refiere al mismo como dominio público marítimo-terrestre estatal.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de abril de 2006.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

161/001648

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y de acuerdo con lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta para su discusión en la Comisión de Medio Ambiente, una Proposición no de Ley para que los municipios de costa puedan declarar determinados espacios de su litoral como «playa sin humo».

Antecedentes

Tal y como recoge el preámbulo de la Ley 28/2005, de 26 de diciembre, de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta, el suministro, el consumo y la publicidad de los productos del tabaco, el tabaquismo es la primera causa aislada de mortalidad y morbilidad evitable.

El consumo de tabaco, como factor determinante de diferentes patologías y como causa conocida de muerte y de importantes problemas sociosanitarios, constituye uno de los principales problemas para la salud pública; de ahí, pues, la necesidad de implantar medidas dirigidas a su prevención, a limitar su oferta y demanda, regular su publicidad, promoción y patrocinio, y la necesidad de llevar a cabo actuaciones que incidan sobre la minoración de su consumo.

La citada Ley 28/2005 ha significado un hito en la adecuación de derechos de fumadores y no fumadores en beneficio de unas políticas preventivas más eficientes en el ámbito sanitario, frente al tabaquismo. La nueva Ley ha comportado un remarcable cambio de hábitos para los fumadores activos y pasivos, tanto en el lugar de trabajo como en lugares públicos, restaurantes y bares, que por lo general ha sido valorado positivamente por la población.

Recientemente, el Ayuntamiento de L'Escala (Girona) ha decidido dar un paso más en la lucha contra el tabaco y ha declarado el extremo sur de una de sus playas, la Platja Nova de L'Escala, situada frente a Sant Martí d'Empúries, como espacio sin humo.

A pesar de que legalmente no está previsto prohibir fumar en espacios al aire libre, el consistorio ha adoptado esta medida con el objetivo de contribuir a la prevención y control del tabaquismo; de favorecer una reducción del consumo de tabaco, al aumentar los espacios sin humo; de hacer que se respeten los derechos de los no fumadores, sobretodo, pensando en la población infantil. Aunque el ayuntamiento, por el momento, no podrá sancionar a los que incumplan la declaración municipal, espera que los usuarios se conviertan en sus aliados para conseguir una playa sin tabaco.

Con esta Proposición no de Ley se trata de seguir propiciando conductas decididas, por parte de las diferentes administraciones, de apoyo y respeto a las personas no fumadoras y en especial a los niños.

De igual modo que, por ejemplo, hay playas nudistas, deben poder haber playas sin tabaco en las que los niños puedan jugar con la arena encontrando en ella aquello que es propio del mar, en lugar de hallar centenares de colillas.

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 adoptar las medidas oportunas para que los municipios que cuenten con una determinada extensión de costa puedan destinar espacios limitados de su litoral para que tengan la consideración de “playa sin humo”, donde no estará permitido fumar. Los ayuntamientos pertinentes deberán poder llevar a cabo las acciones necesarias para mantener la especial condición de dichos espacios y para garantizar el cumplimiento de este compromiso.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de abril de 2006.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Comisión de Control Parlamentario de RTVE

161/001634

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente

Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa a Radio Nacional de España, para su debate en la Comisión de Control Parlamentario de RTVE.

Exposición de motivos

El llamado Plan de saneamiento de Radiotelevisión Española afecta de lleno a la continuidad y conservación de las emisoras y de la actividad de Radio Nacional de España sobre el pretexto de existir «una gran oferta de emisoras públicas de radio». Lo que no se dice en el citado Plan es que sólo hay una oferta pública de radio que alcance a todos los rincones de España y, por tanto, que tenga una utilidad y una rentabilidad vertebradora y de cohesión social, como tiene en la actualidad Radio Nacional de España.

«La exclusión de publicidad en las emisiones de Radio Nacional de España les ha permitido una libertad de innovación y creatividad que debe profundizarse ampliamente», dice el Informe para la Reforma de los Medios de Comunicación de Titularidad del Estado, que encargó y con el que se comprometió solemnemente el Presidente del Gobierno.

Sin embargo, Radio Nacional de España soporta la peor parte del Plan de saneamiento ya que más del 54% de su plantilla, cerca de mil trabajadores, van a desaparecer y también todas las emisoras provinciales y locales, además de Radio 4.

El Proyecto de Ley de la radio y la televisión de titularidad estatal, actualmente en tramitación parlamentaria, prevé un amplio catálogo de funciones de servicio público para la nueva Corporación de RTVE que, en el caso concreto de Radio Nacional de España, se ponen claramente en entredicho.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales y a la Dirección General de Radiotelevisión Española, como autores del Plan de saneamiento de RTVE, a que retiren del mismo las previsiones de cierre de emisoras y abandono de actividad y personal por parte de Radio Nacional de España, con el fin de permitir el cumplimiento efectivo de todas las funciones de servicio público recogidas en el proyecto de ley de reforma de la radio y televisión de titularidad estatal.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de abril de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

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

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de abril de 2006.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

Comisión de Interior**181/002027**

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Interior.

Diputado don Rafael Hernando Fraile.

Texto:

¿Qué inversiones piensa el Ministerio del Interior efectuar en el municipio de Roquetas de Mar para mejorar y dignificar las instalaciones al servicio de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de abril de 2006.—**Rafael Hernando Fraile**, Diputado.

181/002030

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Interior.

Diputado don Antonio Gutiérrez Molina.

Texto:

¿Tiene el Ministerio previsto la construcción de centros penitenciarios psiquiátricos en la actual legislatura?

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2006.—**Antonio Gutiérrez Molina**, Diputado.

181/002031

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Interior.

Diputado don Antonio Gutiérrez Molina.

Texto:

¿Tiene pensado el Ministerio construir módulos específicos para enfermos psiquiátricos en los actuales centros penitenciarios?

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2006.—**Antonio Gutiérrez Molina**, Diputado.

181/002032

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Interior.

Diputado don Antonio Gutiérrez Molina.

Texto:

¿Cuántos discapacitados psíquicos están internados actualmente en el Centro Penitenciario de Melilla?

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2006.—**Antonio Gutiérrez Molina**, Diputado.

Comisión de Economía y Hacienda**181/002037**

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Industria.

Diputado don José Luis del Ojo Torres.

Texto:

¿Por qué motivos la SEPI no desarrolla el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) de los terrenos de la antigua CETARSA en la ciudad de Granada?

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de marzo de 2006.—**José Luis del Ojo Torres**, Diputado.

Comisión de Trabajo y Asuntos Sociales

181/002025

Grupo Parlamentario Socialista.

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

Diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz.

Texto:

¿Qué beneficios va a suponer para las personas con discapacidad el Real Decreto recientemente aprobado en Consejo de Ministros que regula la concesión directa de determinadas subvenciones en los ámbitos del empleo y la formación profesional ocupacional?

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de marzo de 2006.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Diputado.

181/002033

Grupo Parlamentario Socialista.

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

Diputada doña Ana María Fuentes Pacheco.

Texto:

¿Qué repercusión tendrá en el sector turístico, en el año 2006, el Programa de Vacaciones para Mayores, como factor desestacionalizador del mismo, desglosado por número de plazas y segmentos que se ofertarán?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de abril de 2006.—**Ana María Fuentes Pacheco**, Diputada.

Comisión de Industria, Turismo y Comercio

181/002036

Grupo Parlamentario Socialista.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Industria.

Diputado don Carlos González Serna.

Texto:

¿Qué propósitos se propone el Gobierno con la puesta en marcha de la Campaña Zapatos de España?

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2006.—**Carlos González Serna**, Diputado.

Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación

181/002022

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Diputada doña Encarnación Naharro de Mora.

Texto:

¿Qué opina la señora Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación respecto a las correcciones financieras aplicadas por la Unión Europea en el sector del lino?

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de marzo de 2006.—**Encarnación Naharro de Mora**, Diputada.

181/002034

Grupo Parlamentario Socialista.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Diputada doña Isabel Fuentes González.

Texto:

Se conoce que la mayor parte de mortalidad de las poblaciones pesqueras o de la biomasa que le rodea se debe, en parte, al mal uso de determinadas artes pesqueras, fundamentalmente en el uso de algunas artes menores.

Esta mortalidad tiene mucho que ver con los descartes habituales que conforman en parte una alta tasa de producto campaña tras campaña. Por este motivo:

¿Qué actuaciones o iniciativas está llevando a cabo el Gobierno para intentar acabar con la alta tasa de

mortalidad por pesca o de la biomasa en el Golfo de Cádiz?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de abril de 2006.—**Isabel Fuentes González**, Diputada.

181/002035

Grupo Parlamentario Socialista.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Diputada doña Isabel Fuentes González.

Texto:

El Secretario General de Pesca Marítima, en una de sus comparecencias en el Congreso de los Diputados, mencionó la elaboración por parte del Instituto Español de Oceanografía de una serie de estudios enfocados a posibles medidas de gestión y conservación para cada una de las unidades de gestión y para cada modalidad de pesca. En consecuencia:

¿Cuáles han sido los resultados y valoraciones del Instituto Español de Oceanografía para la unidad de gestión del Golfo de Cádiz?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de abril de 2006.—**Isabel Fuentes González**, Diputada.

Comisión de Cultura

181/002023

Grupo Parlamentario Socialista.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Cultura.

Diputado don Mario Bedera Bravo.

Texto:

¿Qué pasos está dando el Ministerio de Cultura para averiguar la procedencia y salida de España de las vigas de la Mezquita de Córdoba y cuál es su posición respecto de una posible compra?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de abril de 2006.—**Mario Bedera Bravo**, Diputado.

181/002024

Grupo Parlamentario Socialista.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Cultura.

Diputada doña Carmen Juanes Barciela.

Texto:

¿Qué gestiones está realizando el Ministerio de Cultura para garantizar la permanencia en España de los manuscritos de Miguel de Unamuno?

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de marzo de 2006.—**Carmen Juanes Barciela**, Diputada.

Comisión de Medio Ambiente

181/002026

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Medio Ambiente.

Diputado don Rafael Hernando Fraile.

Texto:

¿Cuáles son las características del proyecto de desalación que el Gobierno piensa desarrollar en el municipio de Cuevas de Almanzora?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de abril de 2006.—**Rafael Hernando Fraile**, Diputado.

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**