



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

25 de febrero de 2011

Núm. 531

ÍNDICE

Páginas

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY

Pleno

162/000792	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el régimen de incompatibilidades de los ex presidentes del Gobierno, del Congreso de los Diputados y del Senado	2
162/000794	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre la protección de la OTAN a toda la población y todo el territorio español	3
162/000795	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, relativa al modelo de gestión aeroportuaria y sobre la privatización de AENA	4
162/000796	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el soterramiento de las vías de RENFE a su paso por Sant Feliu de Llobregat	5
162/000797	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre ayudas a la rehabilitación de viviendas	6
162/000798	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre financiación del Servicio Postal Universal y su prestación en el ámbito rural	7
162/000799	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el soterramiento de las vías de RENFE a su paso por L'Hospitalet de Llobregat	7

CONTROL DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIONES NO DE LEY

Pleno

La Mesa de la Cámara en su reunión del día de hoy ha acordado admitir a trámite, conforme al artículo 194 del Reglamento, las siguientes Propositiones no de Ley y considerando que solicitan el debate de las iniciativas ante el Pleno de la Cámara, disponer su conocimiento por éste, 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, 22 de febrero de 2011.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

162/000792

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, a instancia del diputado Joan Ridao i Martín, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposition no de Ley sobre el régimen de incompatibilidades de los expresidentes del Gobierno, del Congreso de los Diputados y del Senado, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

En la actualidad los expresidentes del Gobierno, del Congreso de los Diputados y del Senado, tienen asignada una pensión al cesar su cargo, pensión que a su vez no es incompatible con la percepción de otros ingresos procedentes de otras actividades públicas o privadas. Ello es debido a que, a diferencia de lo que ocurre con algunas Comunidades Autónomas, la legislación estatal no establece ningún régimen de incompatibilidades para que los expresidentes puedan ocupar altos cargos de empresas privadas, puedan ejercer de consejeros o asesores externos, cobrar unos sueldos astronómicos, y a su vez seguir cobrando la pensión que con carácter vitalicio la ley prevé para estos casos.

La pensión de los expresidentes, tal y como la conocemos hoy día, tiene su origen en la Ley 4/1974 de 13 de febrero, por la que se establecen los haberes pasivos de los Presidentes de las Cortes del Tribunal Supremo de Justicia, del Consejo de Estado, del Tribunal de Cuentas del Reino y del Consejo de Economía Nacional, ley que fue sucesivamente reformada por la Ley 43/1979, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1980, la Ley 74/1980, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 1981, la ley 44/1981, de 26 de diciembre, de presupuestos generales del Estado para 1982, la Ley 221/1986, de Presupuestos Generales del Estado para 1987 y la Ley 39/1992, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 1993.

Recientemente hemos conocido que dos expresidentes del Gobierno han sido contratados por dos grandes empresas del sector de la Energía, cobrando unos sueldos considerables sin que los mismos hayan renunciado (la ley no les obliga) a su pensión vitalicia de aproximadamente 80.000 euros mensuales procedentes de las arcas públicas.

Es evidente que esta disfunción debe corregirse, pues la finalidad que debe tener la pensión a los expresidentes, es la de facilitar su tránsito a la actividad privada o pública después de haber ejercido un cargo incompatible con cualquier otro tipo de actividad.

Y por ello también debe modificarse su carácter vitalicio, estableciendo un margen temporal de como máximo cuatro años, que es un margen más que suficiente para facilitar este tránsito, e introduciendo una incompatibilidad con la percepción de cualquier otra retribución procedente del sector público o privado.

A su vez, si procede establecer una pensión más reducida y con carácter vitalicio, para cuando estos alcancen la edad de jubilación.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposition no de Ley

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

Presentar ante la Cámara, en un plazo no superior a 3 meses, un Proyecto de Ley por la que se regule el régimen de incompatibilidades de los expresidentes del Gobierno, Congreso de los Diputados, Senado, así como de los altos cargos de la Administración General del Estado, para impedir que puedan percibir retribu-

ciones del sector privado sin tener que renunciar a las retribuciones o pensiones públicas de las que son beneficiarios por su condición de exalto cargo, como sucede actualmente.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de febrero de 2011.—**Joan Ridao i Martín**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

162/000794

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de doña Rosa Díez González, diputada de Unión Progreso y Democracia, al amparo de lo dispuesto en los artículos 193 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la protección de la OTAN a toda la población y todo el territorio español, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

El Tratado de Washington (4 de abril de 1949) establece al amparo de lo dispuesto en el Capítulo VIII (art. 52.1) de la Carta de las Naciones Unidas que admite la creación de organismos internacionales de seguridad regional, aunque concede siempre primacía a las competencias que posee la ONU en materia de seguridad colectiva.

Como toda alianza, el Tratado del Atlántico Norte contiene una cláusula de seguridad colectiva, recogida en el artículo 5, por la que los estados signatarios se comprometen, individual y colectivamente, a prestar ayuda a cualquier estado miembro que sea objeto de un ataque armado en Europa o América del Norte («an armed attack against one or more of them in Europe or North America»).

No obstante, el artículo 6 delimita las condiciones de aplicación de la cláusula aliancista siguiendo dos criterios: territorial y por los objetivos atacados. Respecto del criterio territorial, inicialmente se establecían los territorios continentales de los países miembros en Europa y América del Norte junto con los territorios insulares situados en el Atlántico del Norte, entendida como la parte de este océano al norte del Trópico de Cáncer (art. 6.1).

La segunda condición considerada es la de un ataque armado realizado contra las fuerzas, buques o aeronaves establecidas en los territorios de los países miembros, en cualquier país de Europa como fuerzas de ocupación en la fecha de entrada en vigor o en el área del Atlántico Norte al norte del Trópico de Cáncer.

No obstante, con el ingreso de Grecia y Turquía como países miembros de la OTAN (octubre de 1951)

se firmó un Protocolo al Tratado que en su artículo 2 extendía la aplicación del artículo 5 a las fuerzas, buques o aeronaves establecidas en el Mar Mediterráneo sin especificar el carácter europeo o africano de las aguas.

De acuerdo con estos criterios tanto el territorio como las aguas jurisdiccionales de las Islas Canarias quedan incluidos en el área de seguridad aliancista establecida por el Tratado, pero no así las ciudades de Ceuta y Melilla y el resto del territorio nacional que queda fuera del área de seguridad de la Alianza.

En el terreno político, sólo una clara y decidida posición política del Gobierno español respaldada por una activa labor diplomática de persuasión ante los gobiernos de los restantes países de la Alianza, especialmente con Estados Unidos, Reino Unido y Francia, podría crear la conciencia clara de la necesidad estratégica de proteger dichas poblaciones y territorios españoles. Ello requiere cumplir dos condiciones que, hasta el momento, ningún Gobierno español ha logrado reunir:

a) Asumir políticamente y efectivamente la españolidad de Ceuta y Melilla, y por consiguiente su protección y defensa, mediante acciones claras y reiteradas de reivindicación de esa españolidad como si se tratase de las poblaciones y territorios de la Península. La política de concesiones mantenida con Marruecos y la preocupación por contar con el apoyo de París en la UE y otros foros internacionales, ha impedido el cumplimiento de esta condición.

b) Realizar la labor política y de negociación diplomática en el seno de la OTAN de forma continuada, sin esperar al desencadenamiento de una crisis como ocurrió con el caso de la isla Perejil.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

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

1. Negocie y obtenga una declaración oficial en la reunión del Consejo de Ministros de Defensa de la OTAN, sobre la voluntad explícita de la Alianza defender las poblaciones y territorios de los países miembros aunque se encuentren fuera del área contemplada en los artículos 5 y 6 del Tratado de Washington.

2. Promulgue la Estrategia de Seguridad Nacional en la que se incluya como uno de los objetivos estratégicos prioritarios la declaración explícita de los organismos y foros internacionales con competencias en materia de la seguridad y defensa en los que participa España para la protección y defensa de las poblaciones de todo el territorio español, con cita expresa a Ceuta y

Melilla, en caso de amenaza o uso de la fuerza por parte de terceros países.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de febrero de 2011.—**Rosa María Díez González**, Diputada.—**José Luis Perestelo Rodríguez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

162/000795

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa al modelo de gestión aeroportuaria y sobre la privatización de Aena, para su debate en el Pleno.

Las fórmulas de colaboración público-privada para la gestión de los servicios públicos se han desarrollado en diversos ámbitos y, en muchas ocasiones, no hacen otra cosa que enmascarar una tendencia generalizada hacia la privatización del sector público.

No se puede presentar dicha colaboración como una solución milagrosa a los posibles problemas estructurales del sector público y mucho menos en sectores como el aeroportuario, que se caracterizan por actuar en régimen de monopolio. Las infraestructuras aeroportuarias son un elemento clave para el desarrollo económico, la creación de empleo directo e indirecto, y la cohesión territorial.

En todo caso, lo que resulta de esta colaboración público-privada es la transferencia del control de la gestión al sector privado, siendo preocupante el comprobar que no existen mecanismos de seguimiento y evaluación adecuados que permitan calibrar el impacto de estas operaciones en la calidad del servicio público que se presta y su incidencia en los usuarios.

La prestación del servicio aeroportuario con criterios estrictamente mercantiles puede conducir a que el coste implícito de las privatizaciones recaiga sobre la calidad de los servicios y las condiciones laborales, generando la sustitución del monopolio público por oligopolios privados. La rentabilidad del capital privado puede pretender asegurarse aumentando las tasas para incrementar los ingresos manteniendo el mismo nivel de inversiones, reduciendo las inversiones con el consiguiente empeoramiento de la calidad y seguridad del servicio, o recortando las condiciones laborales de los trabajadores «privatizados».

Frente a la colaboración público-privada, desde un modelo de Estado descentralizado existe una alternativa que consiste en la colaboración desde lo público. Esto no supone otra cosa que una colaboración entre diferentes administraciones (Central-Autonómica-

Local) en la gestión del modelo aeroportuario que permita, manteniendo unos estándares mínimos de calidad homogéneos, acercar la toma de decisiones a las instituciones más próximas a los ciudadanos.

Frente a la privatización, este modelo garantiza la transparencia y la participación en la toma de decisiones, la no dependencia de las estrategias del mercado a la hora de prestar el servicio público, la garantía de seguridad, accesibilidad, universalidad y la continuidad y estabilidad de la prestación del servicio.

Aena es una empresa pública que no requiere subvenciones del Estado, sino que financia su actividad con recursos propios. Es cierto que muchos aeropuertos son deficitarios desde el punto de vista económico, pero el mantenimiento de la red aeroportuaria permite, aprovechando las sinergias de gestión en red, la compensación de las pérdidas de unos con los beneficios de otros. De romperse la actual estructura en red, nadie puede garantizar que los aeropuertos deficitarios sigan funcionando. Esto supondría que o se cierran o las administraciones públicas tendrían que cargar con el coste de su mantenimiento si quieren que este servicio público se mantenga.

El proceso de modificación del modelo actual de gestión aeroportuaria para diferenciar las funciones de gestión de las de navegación aérea, se inició con la reforma estructural contenida en la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores de tránsito aéreo, identificando la separación entre los gestores aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea.

Posteriormente, el Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo, da cobertura a la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., que asume la gestión de los aeropuertos. Se da entrada al capital privado y se articulan dos vías para la posible gestión individualizada de los aeropuertos: a través de la creación de sociedades filiales de Aena Aeropuertos o a través de otorgamiento de concesiones a favor del sector privado.

Así, en esta nueva regulación del modelo de gestión aeroportuaria, se establece la privatización parcial de Aena y un nuevo modelo por el cual los aeropuertos podrán gestionarse individualmente y de forma totalmente privada mediante concesión, rompiendo la actual gestión pública y en red de los mismos.

Los cambios introducidos no han permitido que todos los agentes políticos, institucionales y sociales puedan participar en la definición del nuevo modelo de gestión aeroportuaria, incumpliendo el compromiso del Ministerio de Fomento de presentar un ante proyecto de ley a finales de 2010.

El cambio de modelo en la gestión de los aeropuertos también tiene graves consecuencias para los empleados del Ente público. Este cambio no sólo supone la pérdida de la condición de empleados públicos de los empleos directos, sino que pone en peligro centenares de puestos de trabajo directos e indirectos, ante el más que previsible cierre a corto y medio plazo de aeropuertos. Dichos cambios no han sido consensuados con los trabajadores y sus representantes.

La nueva regulación no incorpora ningún mecanismo de gestión de los aeropuertos en la que puedan participar las instituciones autonómicas, excepto el comité de rutas, que ya existía y no está generando ninguno de los resultados esperados.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Revisar el cambio de modelo de gestión de los aeropuertos abriendo un proceso de negociación con todos los agentes institucionales, políticos y sociales implicados de cara a alcanzar un consenso duradero entre todos.

2. En el caso de Cataluña, en desarrollo del artículo 140.2 y 140.4 de su Estatut, crear un consorcio antes de finalizar el primer semestre de 2011 para la gestión del aeropuerto del Prat, que permita el desarrollo de una estrategia propia y asociada al resto de aeropuertos catalanes. En dicho consorcio deberá participar el Gobierno de la Generalitat, los Ayuntamientos de Barcelona y del Prat, y la Administración Central del Estado, con presencia, en su caso, de capital privado así como con la de los propios trabajadores. En todo caso, dicho consorcio será de carácter mayoritariamente público y en el mismo las administraciones catalanas tendrán mayoría decisoria.

Además, aprobar en el plazo de tres meses un Proyecto de Ley para la desclasificación como aeropuertos de interés general de los de Girona, Sabadell y Reus, desarrollando el artículo 140.1.a del Estatut. Durante el año 2011 se llevará a cabo el traspaso realizando todas las inversiones comprometidas y necesarias por parte de Aena.

3. Acordar con los representantes legales de los trabajadores cualquier modificación del estatus jurídico laboral de los empleados del Ente Público Empresarial, previamente a su modificación, especialmente en lo referente al establecimiento de cláusulas de garantía para el mantenimiento de los puestos de trabajo y las condiciones económicas sociales y laborales.

4. Garantizar el mantenimiento y funcionamiento de las infraestructuras aeroportuarias del Estado preservando la red aeroportuaria de Aena.

5. Garantizar que la estructura aeroportuaria derivada de un nuevo modelo de gestión disponga de los

recursos materiales y humanos necesarios para hacer realidad un servicio público seguro y de calidad, que garantice la cohesión social y territorial.

6. Asegurar la gestión pública directa del servicio público sin perjuicio de la aplicación de un plan empresarial orientado a mejorar la eficiencia económica de un nuevo modelo de gestión.

7. Crear un fondo común para sufragar el déficit de la mayoría de aeropuertos.

8. Llevar a cabo todos los trámites necesarios para establecer una moratoria en la construcción de más aeropuertos.

9. Llevar a cabo un seguimiento exhaustivo por parte de la inspección de trabajo, así como incorporar elementos laborales y sociales en las plicas de las adjudicaciones de servicios con el fin de evitar la creación de un mercado laboral con horarios, condiciones y salarios inaceptables.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de febrero de 2011.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.—**María Nuria Buenaventura Puig**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

162/000796

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el soterramiento de las vías de RENFE a su paso por Sant Feliu de Llobregat, para su debate en el Pleno.

El soterramiento de las vías de RENFE a su paso por el casco urbano de la ciudad de Sant Feliu de Llobregat (Baix Llobregat) ha sido una reivindicación constante del ayuntamiento y la ciudadanía de Sant Feliu, el convenio para tirar adelante el proyecto, firmado por el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento el año 2006 parecía abrir la puerta a un próximo inicio de las obras. Pero el recorre presupuestario acordado por el Gobierno para el 2011 ha dejado sin recursos económicos el proyecto y en consecuencia el inicio de las obras ha quedado aplazado.

Por otra parte, el Convenio antes mencionado fijaba una distribución del gasto que atribuía al Ministerio de Fomento un 50 por ciento del total, y a la Generalitat y al Ayuntamiento el 50 por ciento restante. Pero el Convenio es anterior a la entrada en vigor de la Disposición Transitoria Tercera del Estatut de 2006 que abría nuevas posibilidades al fijar la inversión del Estado en Catalunya para los próximos años; a la vez, la crisis

económica hace inviable que el Ayuntamiento pueda asumir su parte a partir de ingresos derivados de operaciones urbanísticas en la zona. Esto conlleva la necesidad de revisar a la baja la aportación del Ayuntamiento.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Establecer los mecanismos presupuestarios necesarios y licite en el año 2011 las obras de soterramiento de las vías del tren según el proyecto constructivo que ha redactado el Ministerio y el convenio firmado el año 2006, tal como ha planteado, por unanimidad, el ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat.

2. A refinanciar el proyecto de soterramiento de las vías de Renfe a su paso por Sant Feliu de Llobregat, de manera que toda o la mayor parte de la aportación prevista del Ayuntamiento sea incluida en las previsiones de inversión del Estado en Catalunya a cargo de la Disposición transitoria tercera del Estatut de 2006; o bien en el Plan de Inversiones 2010-2015 para la mejora de la red ferroviaria de cercanías de Barcelona que el Ministerio de Fomento ha establecido previamente al traspaso de infraestructuras a la Generalitat de Catalunya.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de febrero de 2011.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.—**María Nuria Buenaventura Puig**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

162/000797

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre ayudas a la rehabilitación de viviendas, para su debate en el Pleno.

La crisis económica que estamos viviendo ha originado la pérdida de más de 1.500.000 puestos de trabajo en los dos últimos años y la desaparición de numerosas pequeñas empresas, dadas las peculiaridades del mercado de la construcción inmobiliaria, con una alta tasa de subcontratación y de industrias auxiliares.

Por otro lado, el parque inmobiliario tiene una gran cantidad de viviendas, especialmente en las ciudades grandes y medianas, de baja calidad constructiva y de escasa eficiencia energética. Las instalaciones de electricidad, de agua corriente y de aguas residuales son

antiguas en muchos casos y no cumplen la normativa técnica de edificación. Los problemas de accesibilidad en general, y muy concretamente la carencia de ascensores y de facilidades para discapacitados o personas de avanzada edad son significativas. Por otra parte, la eficiencia energética derivada de los modelos de cerramiento y aislamiento, de la utilización de energías alternativas, de sistemas de calefacción y refrigeración más eficientes y ecológicos, es manifiestamente mejorable en muchas viviendas.

Además, en la solución de todas estas deficiencias y en las mejoras estructurales necesarias para garantizar la calidad y la perdurabilidad de la vivienda concurren nuevas tecnologías, no solamente vinculadas a los procesos constructivos, sino también a nuevos materiales, técnicas domóticas y procedimientos de ahorro energético.

El sector de la rehabilitación y su industria auxiliar son intensivos en mano de obra, y con la incorporación de las nuevas tecnologías y procedimientos que se proponen, surge la posibilidad de formar en las mismas a un número importante de trabajadores y trabajadoras.

Las medidas adoptadas hasta ahora, y especialmente el Real Decreto-ley sobre el Impulso de Medidas de Recuperación Económica convalidado el 20 de abril de 2010, han dado un resultado limitado, posiblemente porque al actuar sólo sobre la desgravación fiscal impiden que rentas con una contribución fiscal baja o moderada puedan beneficiarse.

El programa de subvenciones que se propone permite una ayuda más generalizada y por tanto, una mayor eficacia en la creación de empleo, que puede estimarse en 700.000 puestos de trabajo para un volumen global de subvención de 5.000 millones de euros con la intención de movilizar un volumen total de 20.000 millones de euros. Complementariamente, los retornos por la vía del IRPF, de las cotizaciones generadas para la Seguridad Social y de las tasas y arbitrios municipales que pudieran aplicarse podrían ser superiores a los 8.500 millones de euros, cantidad muy superior a la subvencionada.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Establecer, en colaboración con las Comunidades Autónomas, un programa de subvenciones del 25% de las obras de rehabilitación y eficiencia energética, modernización de las instalaciones eléctricas y de fontanería, y de mejora de la accesibilidad de las primeras viviendas residenciales con un límite por proyecto subvencionado de 50.000 euros.

2. Se incluirá en la subvención las obras análogas a las de rehabilitación y las conexas. Esta ayuda será acumulable a otras con la misma finalidad actualmente vigentes.

3. La cantidad límite global del programa de subvenciones será de 5.000 millones de euros.

4. Revisar las condiciones para aplicar el tipo reducido de IVA en las obras de rehabilitación, procurando la generalización de esta medida y asegurando una metodología que impida la percepción de la ayuda para obras realizadas total o parcialmente bajo economía sumergida.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de febrero de 2011.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.—**María Nuria Buenaventura Puig**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

162/000798

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre financiación del Servicio Postal Universal y su prestación en el ámbito rural, para su debate en el Pleno.

La Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, recientemente aprobada por el Parlamento, define tanto el concepto y ámbito de Servicio Postal Universal (SPU) como sus condiciones de prestación, entre las que se encuentra la distribución y entrega de los envíos postales, en igualdad de condiciones para todos los ciudadanos, con las excepciones que la propia Ley determina y con las que los desarrollos reglamentarios de la misma establezcan.

Igualmente, la Ley define mecanismos de financiación para sufragar el coste de la prestación del SPU al operador designado para su prestación, la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, entre ellos, las aportaciones del Estado a través de las cantidades consignadas en los Presupuestos Generales del Estado (PGE). En este sentido, la memoria de impacto económico que acompañaba al Proyecto de Ley en el momento de su entrada en el Congreso de los Diputados, en julio pasado, establecía una estimación de coste del SPU de 240 millones de euros. Pese a ello, la cantidad consignada en los PGE para 2011 en concepto de subvenciones de explotación al SPU ascendía a 66 millones de euros, dejando sin cobertura financiera un diferencial de 170 millones de euros.

En este contexto, la prestación del SPU en el ámbito rural resulta altamente representativa de la prestación del servicio en ámbitos deficitarios que únicamente cubre el operador público Correos, con un colectivo de más de 7.000 carteros en este ámbito. La normativa aplicada a este colectivo establece la aportación, según

los casos, de local o vehículo propio para hacer efectivo el servicio así como la asignación de una cuantía fija por kilometraje en servicios que, en ocasiones, superan el medio centenar de kilómetros de recorrido diarios.

Como es conocido y ha sido puesto de manifiesto por un reciente estudio de la Comisión Nacional de Energía, el coste del combustible ha venido incrementándose de manera continuada alcanzado los altísimos niveles de precios del año 2008, motivo por el que el colectivo de carteros rurales que aportan su propio vehículo para la prestación del servicio (alrededor de 6.000) ha visto incrementados los costes de prestación del mismo que, a falta de la correspondiente actualización de la cuantía fijada por kilometraje y ante una dotación presupuestaria claramente insuficiente para la prestación del SPU, recaen directamente sobre ellos. Lo que en definitiva viene a poner de manifiesto que una parte de los costes de prestación del SPU está recayendo directamente sobre los recursos económicos del colectivo de carteros del operador público Correos del ámbito rural.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Instar de forma inmediata a la Comisión Nacional del Sector Postal a determinar la cuantía del coste del Servicio Postal Universal (SPU), tal como establece la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal.

2. Ajustar la dotación presupuestaria para la prestación del SPU a las necesidades reales de financiación del mismo.

3. Llevar a cabo las medidas necesarias para que la prestación del SPU no se traduzca en un sobrecoste para el personal encargado de prestarlo en el ámbito rural, y establecer, en particular, mecanismos para actualizar el plus de combustible destinado a la prestación del SPU en el ámbito rural.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de febrero de 2011.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.—**María Nuria Buenaventura Puig**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

162/000799

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republi-

cana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el soterramiento de las vías de RENFE a su paso por L'Hospitalet de Llobregat, para su debate en el Pleno.

El soterramiento de las líneas de tren que atraviesan L'Hospitalet de Llobregat ha sido y continúa siendo uno de los grandes proyectos de ciudad que supondría una transformación urbanística de primer orden y haría desaparecer la histórica impermeabilidad entre barrios y la difícil comunicación intraurbana, además de liberar un espacio valiosísimo para una ciudad tan densamente poblada como la nuestra.

Este soterramiento de las líneas férreas procedentes de Vilanova y Vilafranca a su paso por la ciudad es un proyecto de reiterados compromisos, todos ellos incumplidos, por parte del Ministerio de Fomento desde el año 2003 cuando se propuso por primera vez.

El conjunto de las fuerzas políticas de la ciudad y las entidades representadas en la plataforma «L'Hospitalet sense vies» han manifestado reiteradamente la importancia que supone que este proyecto se lleve a cabo por la cohesión urbanística y social de la ciudad y que ha de representar una reparación histórica hacia esta ciudad.

El Secretario de Estado de Infraestructuras, el Sr. Víctor Morlán, en una reciente visita el pasado día 1 de febrero de 2011 informó de que el proyecto de soterramiento de vías en L'Hospitalet de Llobregat quedaba aplazado sine día, sin una temporización definida y sin un compromiso de inicio de obras.

A pesar de que la crisis económica es uno de los argumentos que se esgrime como gran impedimento

para poner en marcha las obras de soterramiento, no es menos cierto que la obra pública en el Estado no separa, siendo un ejemplo la misma cobertura de las líneas férreas antes mencionadas a su paso por Barcelona, o la conexión entre la AP7 y la A2 a la altura de Castellbisbal o los diferentes proyectos de obra pública para que llegue el tren de alta velocidad a las diferentes capitales de provincia del Estado, entre otros proyectos.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Definir antes de tres meses el calendario definitivo e improrrogable del soterramiento de las vías del tren procedentes de Vilanova y Vilafranca a su paso por la ciudad de L'Hospitalet de Llobregat.
2. Establecer los mecanismos presupuestarios necesarios para llevar a cabo el soterramiento de las vías de tren a su paso por L'Hospitalet de Llobregat con el objetivo de licitar en el año 2011 las obras de soterramiento de las vías del tren según el proyecto constructivo ya existente.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de febrero de 2011.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.—**María Nuria Buenaventura Puig**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

