



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XII LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

9 de octubre de 2018

Núm. 428

Pág. 1

ÍNDICE

Página

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY

Comisión de Asuntos Exteriores

- 161/003694** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre la implicación del Gobierno de España en la protección de los derechos humanos en Latinoamérica..... 5

Comisión de Hacienda

- 161/003688** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre criterios de distribución de las inversiones del Estado 6

Comisión de Interior

- 161/003698** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, por la que se insta al Gobierno a la elaboración de una normativa que regule la situación de las unidades caninas de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado..... 7

- 161/003727** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la inexpulsabilidad de nacionales de terceros países que han sido objeto de una decisión de retorno que no ha podido ser ejecutada..... 8

Comisión de Fomento

- 161/003690** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa al impulso del desarrollo ferroviario en La Rioja para garantizar un transporte público, social y sostenible.... 10

- 161/003699** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la autovía SE-40, Túneles Sur del Guadalquivir-Embocadura Oeste, 48-SE-4520A y la autovía SE-40, Tramo A-66/A-49 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)..... 11

- 161/003700** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a impulsar la tramitación y desarrollo de la autovía A-7 Murcia (Eje Este-Oeste) incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)..... 13

161/003701	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a impulsar la tramitación y desarrollo del proyecto de la autovía A-30 Murcia (Eje Norte-Sur) incluido en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).....	14
161/003702	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la ampliación del Bypass de la autovía A-7 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)	15
161/003703	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir el proyecto de Mejora de la capacidad y funcionalidad de la autovía A-62 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).....	17
161/003704	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la autovía A-8: (Solares)-Laredo-L.P. Vizcaya dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).....	18
161/003705	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la actuación de la Variante de la autovía A-1 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).....	19
161/003706	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir el proyecto de Aumento de la capacidad de la carretera N-II: Girona-La Jonquera, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).....	21
161/003707	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir las actuaciones en la autovía A-1 Madrid-El Molar Pk 12-47 y A-1 El Molar-Santo Tomé del Puerto Pk 47-101 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).....	22
161/003708	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la autovía A-3 Madrid (M-30)-Lím. Prov. Cuenca/Madrid dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)	23
161/003709	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la autovía A-4, PK 67,5 (R4)-Puerto Lápice dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)	25
161/003710	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la autovía A-4 L.P. (límite provincia) Jaén/Ciudad Real-L.P. Córdoba/Jaén dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).	26
161/003711	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la autovía A-4 L.P. (límite provincia) Córdoba/Jaén-L.P. Sevilla/Córdoba dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)	27
161/003712	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la autovía A-4 L.P. (límite provincia) Sevilla/Córdoba-Sevilla dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).....	29
161/003713	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la autovía A-5 Madrid-Toledo PK 4-168 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)	30
161/003714	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a iniciar la actuación de la autovía A-2 Igalada-Martorell para ser incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)	32
161/003715	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la autovía A-6 Adanero-Benavente dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).....	33

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 3

161/003716	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a impulsar la tramitación y desarrollo del proyecto de la autovía A-73 Burgos-Aguilar de Campoo (Palencia) incluido en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).....	34
161/003717	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a impulsar la tramitación y desarrollo del proyecto de la autovía A-7 Castellón, incluido en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).....	36
161/003718	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la autovía A-32 Linares-Albacete (provincia de Jaén) dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)	37
161/003719	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir el proyecto del Tercer carril A-8 Gijón-Avilés (Y asturiana) dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)	38
161/003720	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a impulsar la tramitación y desarrollo de la autovía A-32 Linares-Albacete (provincia de Albacete), incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)	39
161/003721	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir el proyecto autovía A-11 Zamora-Frontera portuguesa dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)	41
161/003722	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a incluir la autovía A-15 Soria-L.P. (límite provincia) Navarra dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC)	42
161/003723	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a impulsar la tramitación y desarrollo de la Variante de trazado N-120 Porriño-Vigo, incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).....	44
Comisión de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social		
161/003724	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre el refuerzo de la Agencia de Asilo de la Unión Europea	45
161/003725	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre el refuerzo de la Guardia Europea de Fronteras y Costas	46
Comisión de Industria, Comercio y Turismo		
161/003689	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa al futuro del sector textil en Galicia	47
161/003726	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre los ejes para una nueva política industrial	48
Comisión de Transición Ecológica		
161/003691	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre ramblas y vertidos mineros a los pueblos de Sierra Minera y al Mar Menor	49
161/003728	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la reforma del Bono Social Eléctrico	51

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 4

Comisión de Cultura y Deporte

- 161/003695** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la conmemoración del VIII Centenario de la Catedral de Burgos en el año 2021 53

Comisión de Igualdad

- 161/003696** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al acceso laboral de la mujer en las cooperativas rurales y la aplicación de medidas para conseguir una igualdad real entre hombres y mujeres 54

Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

- 161/003697** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, por la que se insta al Gobierno a estudiar la conveniencia de introducir cambios en la obtención del permiso de conducir 56

Comisión de Derechos de la Infancia y Adolescencia

- 161/003692** Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la toma de medidas que permitan asegurar que la justicia responde al interés superior del niño y de la niña..... 56

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

Comisión de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

- 181/001258** Pregunta formulada por el Diputado don Carlos Rojas García (GP), sobre balance de la última comisión sectorial en materia de inmigración 58
- 181/001259** Pregunta formulada por el Diputado don Carlos Rojas García (GP), sobre medidas adoptadas en relación con la oferta que hizo el Gobierno el 30 de agosto sobre nuevas plazas de reubicación 59
- 181/001260** Pregunta formulada por el Diputado don Carlos Rojas García (GP), sobre apoyo del Gobierno a la decisión de que el pasado 8 de agosto cien inmigrantes tuvieran que pernoctar en un barco de Salvamento Marítimo 59
- 181/001261** Pregunta formulada por el Diputado don Carlos Rojas García (GP), sobre valoración de la Ministra de la orden del Gobierno de que la UME estableciera unas tiendas de campaña en el puerto de Motril 59
- 181/001262** Pregunta formulada por el Diputado don Carlos Rojas García (GP), sobre responsable de cerrar el antiguo Centro de Atención Temporal de Extranjeros (CATE) de Motril porque sus instalaciones estaban obsoletas y no eran dignas de prestar un servicio público y posterior reapertura 60

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA

- Relación de preguntas para respuesta escrita que han sido retiradas..... 60
- 184/035681** Autor: Campos Arteseros, Herick Manuel
Blanquer Alcaraz, Patricia
Císcar Casabán, Ciprià
Rallo Lombarte, Artemi
Valoración del informe elaborado por la Asociación Valenciana de Empresarias sobre «Estado actual del corredor ferroviario del Mediterráneo tramo a tramo» (entre la frontera francesa y Algeciras). *Retirada* 73

CONTROL DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIONES NO DE LEY

La Mesa de la Cámara en su reunión del día de hoy ha acordado admitir a trámite, conforme al artículo 194 del Reglamento, las siguientes Proposiciones no de Ley y considerando que solicitan el debate de las iniciativas en Comisión, disponer su conocimiento por las Comisiones que se indican, dando traslado al Gobierno y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de septiembre de 2018.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Comisión de Asuntos Exteriores

161/003694

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley para la implicación del Gobierno de España en la protección de los derechos humanos en Latinoamérica, para su debate en la Comisión de Asuntos Exteriores.

Exposición de motivos

La protección de los derechos humanos sigue sin estar entre las prioridades de algunos presidentes latinoamericanos, especialmente en Venezuela, Nicaragua y Cuba. La violencia, la impunidad, los límites a la libertad de expresión y la discriminación de las minorías han ido intensificándose en determinados países de Latinoamérica. Esta situación lleva aparejada una grave crisis de gobernabilidad, como también ocurre en países como Cuba, Nicaragua y Venezuela.

Algunos Gobiernos, como el de Nicaragua en los últimos meses, han recurrido a tácticas represivas como el uso indebido de la fuerza para silenciar las críticas y manifestaciones contra sus políticas. Latinoamérica sufre un aumento alarmante del número de amenazas o ataques contra quienes defienden los derechos humanos o los periodistas y la impunidad sigue siendo la norma general y el factor clave en los países con más homicidios, como Honduras, El Salvador, Nicaragua o Venezuela.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Respetar y promover los derechos humanos como prioridad de la política exterior de España.
2. Impulsar la transformación de los sistemas políticos totalitarios y autoritarios en auténticas democracias consolidadas mediante un diálogo claro, crítico y constructivo, rechazando el apaciguamiento y el entreguismo.
3. Defender la libertad y la democracia frente al totalitarismo en Venezuela, Nicaragua y Cuba.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Hacienda

161/003688

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancias del Diputado Ignasi Candela Serna (Compromís), presenta, al amparo del artículo 193 del Reglamento del Congreso de los Diputados, la siguiente Proposición no de Ley sobre criterios de distribución de las inversiones del Estado, para su debate en la Comisión de Hacienda y Administraciones Públicas.

Exposición de motivos

La «serie verde» de los Presupuestos Generales del Estado, en su apartado «Anexos de inversiones reales y programación plurianual», contempla la relación de inversiones del Estado en las CCAA desde una perspectiva de distribución territorializada. De esta manera, la inversión territorializada se canaliza a través de tres conceptos:

1. Estado, Organismos autónomos y resto de Entidades del Sector Público Administrativo Estatal con presupuestos de gastos limitativos.
2. Sector Público Administrativo con presupuesto estimativo.
3. Sector Público Empresarial y Fundacional.

De acuerdo con nuestro ordenamiento jurídico-presupuestario, el gasto público debe realizar una asignación equitativa de los recursos públicos (31.2 CE), de manera que los poderes públicos promuevan las condiciones favorables para una distribución de la renta regional más equitativa (40 CE).

Asimismo, de acuerdo con el 16.10.º de la Ley Orgánica de Financiación de las Comunidades Autónomas: «Las inversiones que efectúe directamente el Estado y el Sector Público Estatal se inspirarán en el principio de solidaridad».

Sin embargo, lejos de cumplir con los criterios exigidos por nuestro Derecho Presupuestario, un análisis riguroso de la evolución histórica de las inversiones territorializadas pone en evidencia la falta de cualquier criterio de asignación de las mismas. Así pues, por ejemplo, en los PGE de 2018 se contemplan diferencias entre CCAA de entre 250-300 euros per cápita/comunidad que guardan poca relación con las necesidad económicas de cada territorio.

Desde una perspectiva económica, visto los resultados, es evidente que la capacidad inversora del Estado no ha servido para mitigar las desigualdades económicas entre las CCAA. Así pues, si se analizan las diferencias en términos de PIB per cápita, las desigualdades territoriales se mantienen sin grandes cambios.

Desde una perspectiva política, la capacidad inversora del Estado se ha visto condicionada por una doble tensión. Por una parte, la capacidad discrecional del ejecutivo para determinar la magnitud y geografía de las inversiones. La utilización de esta discrecionalidad pareciera lejos de una utilización sujeta a términos de eficiencia, necesidad y transparencia.

Por otra parte, las geometrías parlamentarias, más o menos estables en el tiempo, han originado una capacidad de negociación a ciertas CCAA por encima del resto. Esta capacidad de negociación se deriva, por otro lado, por la configuración política de la Transición que estableció tres polos principales de poder bien definidos a nivel territorial.

De esta manera, podemos afirmar que la capacidad de inversión del Estado no ha acometido su objetivo de reducir las diferencias entre CCAA, ni ha respondido a criterios claros en términos de asignación territorial. Como ejemplo paradigmático tenemos a la Comunidad Valenciana, que a pesar de tener un PIB per cápita inferior a la media, ha sido situada siempre bajo la media estatal en inversiones. Incluso, en los PGE de 2017, en la última posición.

Por todo lo expuesto, Ignasi Candela, Diputado de Compromís, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Establecer un mecanismo transparente de reparto del “Anexos de inversiones reales y programación plurianual” en función de criterios objetivables de necesidad económica en la Ley General Presupuestaria.

2. Reconocer y compensar el déficit inversor de algunas CCAA derivado del sistema injusto de reparto actual de las inversiones en los PGE.

3. Cumplir con los principios y criterios de reparto de las inversiones del Estado establecidos en la Constitución y en el ordenamiento jurídico-presupuestario.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Ignasi Candela Serna**, Diputado.—**Carles Campuzano i Canadés**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

Comisión de Interior

161/003698

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley para instar al Gobierno a la elaboración de una normativa que regule la situación de las unidades caninas de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado así como de las entidades y organizaciones civiles, que realizan también labores empleando canes de servicio, para su debate en la Comisión de Interior.

Exposición de motivos

El pasado mes de diciembre fueron aprobadas por unanimidad en el Pleno del Congreso de los Diputados las modificaciones del Código Civil, la Ley Hipotecaria y la Ley de Enjuiciamiento Civil orientadas a eliminar la cosificación de los animales en el tratamiento que de los mismos hace el ordenamiento jurídico, así mismo, cabe la posibilidad de plantear cuantas enmiendas sean precisas para el desarrollo de la regulación oportuna.

Por otro lado, existe un vacío legal que afecta al ámbito de las unidades caninas, tanto las que pertenecen a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado como las existentes en empresas, instituciones y organizaciones civiles cuya labor se desarrolla en colaboración con los anteriores.

Dentro del entorno europeo existen países que ya han avanzado con la normalización de la situación jurídica de estos agentes caninos, también llamados perros de servicio, reconociendo así la labor esencial que realizan estos animales en la detección de drogas, armas, explosivos, búsqueda y rescate, prevención o investigación de incendios, vigilancia medioambiental, etc.

En nuestro país cabe diferenciar dos ámbitos de aplicación de las unidades caninas: por un lado, la situación heterogénea en la que se encuentran las diferentes unidades caninas de los cuerpos públicos (Fuerzas Armadas, Policía Nacional, Guardia Civil, Policías locales, Bomberos...), que, aun estando sometidos al orden institucional al que corresponden, aún siguen mostrando lagunas regulatorias; de otro lado, debido al vacío legal existente, en el ámbito civil, no están reguladas la profesión de adiestrador canino ni tampoco existe la acreditación u homologación de centros de formación para adiestradores y guías caninos, así como tampoco está regulada la situación de los canes respecto de su identificación como agente público o civil en relación al servicio que prestan dentro del binomio persona-perro, ni la evaluación a la que deberían someterse para mantener su acreditación, o la atribución de los derechos que les amparan para situaciones tales como el acceso a espacios públicos, retiro de la actividad, delitos que atenten contra la integridad física o la seguridad de estos agentes caninos y una larga lista de aspectos que deberían ser legislados en pro de velar por los intereses de estos animales, de su protección y de la calidad del servicio que pueden prestar durante su vida útil.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 8

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a la elaboración de una normativa que regule la situación de las unidades caninas de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como de las empresas y organizaciones civiles, que afronte los problemas planteados de índole legal, técnico y de normalización del sector.

Con este objeto se propone que, en el marco de esta estrategia, se realice, junto con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, las Comunidades Autónomas y las entidades civiles del sector, la revisión de las necesidades y deficiencias existentes, la relevancia de su regulación y la definición clara y concreta de los diferentes espacios de trabajo y campos de especialización.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003727

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley, para su debate y aprobación en la Comisión de Interior, relativa a la inexpulsabilidad de nacionales de terceros países que han sido objeto de una decisión de retorno que no ha podido ser ejecutada.

Exposición de motivos

En el Informe del año 2015 del Mecanismo Nacional de Prevención, cuya función ejerce la institución del Defensor del Pueblo, se afirma que, según la información facilitada por la Dirección General de la Policía, durante ese año el número de detenciones con ingreso en calabozos de ciudadanos extranjeros por infracción de la legislación de extranjería fue de 36.327, de los cuales 6.930 fueron internados en los distintos CIE. La cifra total de los internados expulsados fue de 2.871, lo que supone un 41,43%. Del mismo modo, también en dicho informe se expone que si bien en 2015 se ordenaron 10.289 devoluciones, se materializaron 3.725 y que de los 20.552 expedientes de expulsión resueltos se materializaron 6.869.

Estas cifras ponen de manifiesto que existe un alto número de nacionales de terceros países que han sido objeto de una decisión de retorno que, sin embargo, por las razones que sea, no ha podido ser ejecutada. Con carácter general estas personas, a las que suele calificarse como «inexpulsables», se mantienen en una situación de «limbo jurídico», ya que, a pesar de estar reconocido que sobre ellas ha recaído una decisión de retorno que no ha podido materializarse, tampoco se adopta ni prevé, contrariamente a lo dispuesto en la normativa de la Unión Europea, ninguna medida tendente a regular su situación o entregar confirmación escrita de que la decisión de retorno no se ejecutará temporalmente (art. 14.2 de la Directiva de retorno en el sentido que se recoge en la Recomendación de la Comisión de 16.11.2017 por la que se establece un «Manual de Retorno» común destinado a ser utilizado por las autoridades competentes de los Estados miembros en las tareas relacionadas con el retorno).

El art. 9 de la Directiva 2008/115/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa a normas y procedimientos comunes en los Estados miembros para el retorno de los nacionales de terceros países en situación irregular, establece situaciones determinantes del aplazamiento de la expulsión (principio de no devolución, efecto suspensivo derivado de un recurso, estado de salud o razones técnicas, tales como la falta de capacidad de transporte o de identificación). El «Manual de Retorno» común destinado a ser utilizado por las autoridades competentes de los Estados miembros en las tareas relacionadas con el retorno, aprobado por la Recomendación de la Comisión Europea de 1 de enero de 2015 [C(2015) 6250 final], recuerda que el alcance de estas situaciones es amplio y cubre cualquier aplazamiento formal o de facto, incluyendo la eventual interposición de recurso con efecto suspensivo, posible violación del principio de no devolución, motivos de salud, razones técnicas, fracaso

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 9

de los esfuerzos de expulsión por falta de identificación y otros (pág. 83). Por tanto, muchas de las situaciones de inexpulsabilidad que se producen en la realidad española son técnicamente, desde la perspectiva del derecho de la Unión Europea, situaciones de aplazamiento.

En relación con estas situaciones de aplazamiento, el artículo 14 de esta Directiva regula un estatuto aplicable para estas personas que están a la espera de retorno. Ese estatuto está compuesto, por una parte, por ciertas garantías materiales que deben ser respetadas por los países miembros, como son el mantenimiento de la unidad familiar de los miembros presentes en su territorio; la prestación de atención sanitaria de urgencia y tratamiento básico de enfermedades; el acceso de los menores al sistema de enseñanza básica; y la consideración hacia las necesidades especiales de las personas vulnerables. El citado «Manual de Retorno» incide en que la STJUE dictada en el asunto *Abdida* (C-562/13) consideró que los Estados miembros están obligados a cubrir también otras necesidades básicas para garantizar que se puedan prestar efectivamente la atención sanitaria de urgencia y el tratamiento básico de enfermedades durante el período en el que el Estado miembro interesado esté obligado a aplazar la expulsión, concluyendo que «[s]i bien el Derecho de la Unión no impone ninguna obligación jurídica general de satisfacer las necesidades básicas de todos los nacionales de terceros países a la espera de retorno, la Comisión insta a los Estados miembros a hacerlo en su legislación nacional, con el fin de garantizar a las personas retornadas unas condiciones de vida humanas y dignas» (pág. 84).

El art. 14 de la Directiva también establece como una de las garantías inherente al estatuto de estas personas que están a la espera de retorno que se les proporcione una «confirmación escrita» de que se ha prorrogado el plazo para la salida voluntaria o de que la decisión de retorno no se ejecutará temporalmente. Así, en la Resolución del Parlamento Europeo, de 4 de febrero de 2014, sobre las migrantes indocumentadas en la Unión Europea [2013/2115(INI)], se «pide a los Estados miembros que apliquen plenamente la Directiva sobre retorno y que emitan un certificado en caso de aplazamiento de la expulsión, tal como prevé dicha Directiva, con vistas a evitar una situación de limbo jurídico» (§ 22). El ya mencionado «Manual de Retorno» aprobado por la Comisión Europea recuerda que si bien para el cumplimiento de la exigencia de confirmación escrita de estas situaciones los Estados miembros disfrutan de amplia discreción «[e]s importante que permita a la persona retornada demostrar claramente, en caso de control policial, que ya está sujeta a una decisión de retorno pendiente y que goza de un plazo para la salida voluntaria o un aplazamiento formal de la expulsión, o que está sujeta a una decisión de retorno que no se puede ejecutar de momento» (pág. 85).

Por otra parte, el artículo 6.4 de la citada Directiva, al regular la decisión de retorno, también hace especial incidencia en que «los Estados miembros podrán, en cualquier momento, decidir conceder a un nacional de un tercer país que se encuentre en situación irregular en su territorio un permiso de residencia autónomo u otra autorización que otorgue un derecho de estancia por razones humanitarias o de otro tipo [...]». A esos efectos, en el citado «Manual de Retorno», aunque se afirma que, ante las situaciones de irregularidad prolongada, los Estados miembros no están obligados a conceder un permiso a los repatriados una vez que se aclare que no existe una posibilidad razonable de expulsión, se reconoce que los Estados miembros tienen libertad para hacerlo en cualquier momento, recordando que «el TJE aclaró expresamente en el asunto *Mahdí*, C-146/14, apartados 87 y 88: “[...] la Directiva 2008/115 [...] no tiene por objeto regular las condiciones de estancia en el territorio de un Estado miembro de los nacionales de terceros países en situación irregular respecto de los que una decisión de retorno no puede o no ha podido ser ejecutada”. “Sin embargo, el artículo 6, apartado 4, de la Directiva 2008/115 permite a los Estados miembros conceder a un nacional de un tercer país que se encuentre en situación irregular en su territorio un permiso de residencia autónomo u otra autorización que otorgue un derecho de estancia por razones humanitarias o de otro tipo”.» (pág. 85). Incluso en ese Manual se especifican criterios a evaluar por los Estados miembros para conceder una autorización de estancia derivada de situaciones de imposibilidad de ejecutar una decisión de retorno relacionadas tanto con la situación individual del sujeto (actitud cooperativa, duración de la estancia real, esfuerzos de integración, conducta personal, vínculos familiares o consideraciones humanitarias) como relacionadas con la política migratoria (probabilidades de retorno en un futuro próximo, impacto de las medidas de regularización en el modelo de migración de los posibles migrantes irregulares o la probabilidad de movimientos secundarios dentro del espacio Schengen).

Por todo ello, se presenta la siguiente

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 10

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar medidas concretas y específicas para:

1. Evitar las situaciones de “limbo jurídico” a que se abocan a las personas migrantes que, habiendo sido objeto de una decisión de retorno, esta no puede ejecutarse por motivos jurídicos (aplicación del principio de no devolución, suspensión por efecto de sistema de recursos, etc.), humanitarios (estado de salud, etc.), técnicos (falta de capacidad de transporte, imposibilidad de identificación, etc.) o de cualquier otra naturaleza.

2. Documentar por escrito a las personas migrantes que estén en estas situaciones, establecer la extensión de su estatuto de garantías y especificar los supuestos y requisitos en que resultaría procedente otorgarles una autorización por motivos extraordinarios en casos de situación de irregularidad prolongada.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de septiembre de 2018.—**Marcelo Expósito Prieto**, Diputado.—**Ione Belarra Urteaga**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Comisión de Fomento

161/003690

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en la Comisión de Fomento, relativa al impulso del desarrollo ferroviario en La Rioja para garantizar un transporte público, social y sostenible.

Exposición de motivos

La próxima ejecución del proyecto de alta velocidad entre Miranda y Logroño está generando una seria preocupación en la población riojana, especialmente en la zona de Rioja Alta, debido a los costes económicos, sociales y medioambientales que acarrea este proyecto.

La principal preocupación de riojanos y riojanas respecto al proyecto de alta velocidad en nuestro territorio se debe al daño medioambiental. La importancia de la viticultura en La Rioja es sumamente alta desde el punto de vista económico, así como social y cultural. Sus paisajes son fuente de turismo y poseen en sí mismos un gran valor medioambiental. La Rioja cuenta, de hecho, con seis espacios incluidos en la Red Natura 2000 que suman un total de 167.539 hectáreas y suponen el 33,23% de la superficie de la región. La Red Natura 2000 constituye la apuesta por la conservación de la biodiversidad más importante de Europa y forma en su conjunto el área protegida más extensa del mundo, y ahora podrían poner en riesgo estas áreas con la construcción de la infraestructura del AVE.

La Plataforma Progreso Sostenible de Rioja ya ha recogido más de 9.000 firmas para rechazar este proyecto, una infraestructura que destruirá el paisaje emblemático de Rioja, destrozando cultivos, sobre todo viñedos. Se estima que el trazado podría destruir viñedo por valor de unos 30 millones de euros, por lo que generará desempleo y pérdida de población, en una región que ya sufre una fuerte despoblación del mundo rural.

El rechazo al proyecto de alta velocidad vigente genera el consenso entre diferentes grupos políticos en el territorio. Ejemplo de ello es la declaración institucional aprobada el pasado 5 de septiembre en el Ayuntamiento de Haro en la que se manifiesta la oposición «a la creación de cualquier infraestructura o proyecto incompatible con la defensa de nuestro paisaje, nuestros intereses, pero sobre todo que nos prive de la riqueza de nuestros recursos». Asimismo se entiende que «el paisaje, su defensa y protección, son una labor conjunta, independientemente de cualquier ideología política, y que repercute directamente en sectores tan importantes como el turismo o la vitivinicultura, por lo que este Pleno rechaza cualquier agresión que repercute en nuestros intereses». Se insta además a los «organismos superiores, ya sean

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 11

nacionales o autonómicos, a respetar las opiniones y/o decisiones del medio rural, zonas comprometidas con su entorno y que son plenamente conscientes de los retos que tienen por delante».

La población riojana rechaza el AVE mientras reclama otras infraestructuras de transporte. La Rioja presenta un déficit histórico en infraestructuras, siendo la inversión en las mismas una de las mayores demandas de la región en la que se encuentran las peores carreteras del país, presentando una alta tasa de siniestralidad vial en las mismas; la única autopista existente lleva 53 años siendo de pago, y la red ferroviaria presenta graves carencias en cuanto a las líneas de cercanías y larga distancia. Respecto a la línea Miranda-Castejón de Ebro, las vías férreas de ese tramo presentan escasa conservación y su trazado dificulta la adecuación de la Velocidad Alta en La Rioja, siendo necesario elaborar un estudio de impacto de un nuevo trazado de vía ferroviaria que permita la adecuación de la Línea Férrea a Velocidad Alta hasta 180 km/hora en la Línea Castejón-Miranda de Ebro a su paso por La Rioja.

La Rioja necesita inversión y desarrollo en infraestructuras de transporte, pero estas deben realizarse en base a las necesidades reales, no a golpe de intereses políticos impulsados por el anterior Gobierno del Partido Popular.

La construcción de dichas infraestructuras debe ser compatible con la preservación del medioambiente, el paisaje y el viñedo, prioritarios en La Rioja.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Desestimar proyectos que pongan en peligro el medio natural riojano, apostando por el desarrollo sostenible y la preservación de los viñedos, el medioambiente y el paisaje riojano.
2. Elaborar un estudio de impacto de un nuevo trazado de vía ferroviaria en La Rioja que permita la adecuación de la Línea Férrea a Velocidad Alta.
3. Impulsar la vertebración en torno al eje Cantábrico-Mediterráneo con un tren de altas prestaciones.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de septiembre de 2018.—**Sara Carreño Valero**, Diputada.—**Ione Belarra Urteaga**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

161/003699

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir la Autovía SE-40. Túneles Sur del Guadalquivir-Embocadura Oeste. 48-SE-4520A y la Autovía SE-40. Tramo A-66/A-49 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La segunda ronda de circunvalación de Sevilla SE-40 es una actuación necesaria para la descongestión del tráfico en el Área Metropolitana de Sevilla, y dará servicio a más de 1.500.000 habitantes. El 13 de noviembre del 2011 se puso en servicio el primer tramo, y en la actualidad, de los 77,6 kilómetros de que consta la autovía, 31,2 kilómetros están en servicio, 8,1 kilómetros están en obras, pendiente su finalización para los primeros meses del 2019, 5,5 kilómetros están paralizados y restan 31,8 kilómetros por adjudicar.

Los 5,5 kilómetros del tramo A-4, en el término municipal de Dos Hermanas, a A-8058, en Coria del Río, que incluyen la construcción de túneles bajo el río Guadalquivir, fueron adjudicados en 2009 y paralizados en enero del 2012. Según el Ministerio de Fomento, de los tres contratos en que se dividió la obra, el tramo norte está al 14% de ejecución, en el Sur está prevista la rescisión del contrato y el tercer contrato, que consiste en instalaciones de seguridad, no está adjudicado todavía.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 12

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión de 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de Gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T), requisito imprescindible para poder ser cofinanciadas por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Junker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- Deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y, por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó preparadas susceptibles de incorporar al PIC dos actuaciones relativas a la SE-40. La primera de ellas, la Autovía SE-40. Túneles Sur del Guadalquivir-Embocadura Oeste. 48-SE-4520A, cuya obra se encuentra adjudicada y de la que habrá de procederse a la resolución del contrato, tiene prevista una actuación a lo largo de 4 kilómetros, con un coste total de 587,6, de los cuales 265 se destinarán a conservación y mantenimiento.

El segundo proyecto para incorporar al PIC sería el de la Autovía SE-40. Tramo A-66/A-49, con una actuación sobre 6 kilómetros y un coste total previsto de 134,4 millones de euros, de los cuales serían destinados a mantenimiento y conservación 17,5 millones.

Estos proyectos tienen un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, son viables económica y financieramente y cuentan con una rentabilidad socio-económica relevante.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España, las actuaciones referidas a la Autovía SE-40. Túneles Sur del Guadalquivir-Embocadura Oeste. 48-SE-4520A y la Autovía SE-40. Tramo A-66/A-49, entre las actuaciones a realizar en la Comunidad Autónoma de Andalucía.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003700

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a impulsar la tramitación y desarrollo de la Autovía A-7 Murcia (Eje Este-Oeste) incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La actuación relativa a la mejora de la capacidad y funcionalidad del Eje Este-Oeste de la A-7 de Alicante y Murcia, entre Crevillente y Alhama de Murcia, por la que se estima que transitarían diariamente una media de más de 41.000 vehículos, fue anunciada el 2 de febrero de 2018 por el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, como uno de los proyectos que formará parte del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC).

Dicho proyecto constituirá un corredor viario de alta capacidad entre la Región de Murcia y la provincia de Alicante, permitiendo elevar los niveles de servicio así como la seguridad en el tráfico y mejorar los desplazamientos de largo recorrido entre Alicante y Andalucía.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión de 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de Gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T), requisito imprescindible para poder ser cofinanciadas por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Junker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- Deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y, por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó anunciado, incorporado al PIC y con el estudio de viabilidad terminado, el proyecto de ejecución, conservación y explotación de la Autovía A-7 Murcia (Eje Este-Oeste), entre Crevillente y Alhama de Murcia, en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, cuyos pliegos dejó cerrados y listos para sacar a concurso en la primera quincena de junio, con una actuación a lo largo de 75 kilómetros y un coste total de 580 millones de euros, de los cuales 93,9 millones se destinan a conservación y mantenimiento.

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple, por tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 14

conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, cuenta con un grado de madurez suficiente, una rentabilidad socio-económica relevante y es viable económica y financieramente.

Las actuaciones contempladas en el proyecto de la Autovía A-7 Murcia (Eje Este-Oeste), son:

- Tercer Carril A-7: Crevillente-Orihuela.
- Tercer Carril A-7: Orihuela-Monteagudo.
- Autovía Arco Norte.
- Tercer Carril A-7: Alhama-Alcantarilla.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a llevar a cabo la tramitación y desarrollo de la Autovía A-7 Murcia (Eje Este-Oeste), incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003701

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a impulsar la tramitación y desarrollo del proyecto de la Autovía A-30 Murcia (Eje Norte-Sur) incluido en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El eje Norte-Sur de Murcia (eje viario alternativo a la autovía A-30), entre Archena y el enlace de La Paloma, es el primero de los proyectos anunciados por el presidente Mariano Rajoy que forman parte del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), con una inversión total estimada de 244 millones de euros.

Será el principal corredor viario que permitirá unir el interior de la Región de Murcia con las poblaciones del litoral y con el centro de España. La unión de cuatro autovías convertirán al Arco Noroeste de Murcia en el mayor baipás de la red de carreteras, lo que hará posible conectar de manera directa Cartagena y Lorca con Madrid y permitirá descargar de tráfico los alrededores de Murcia.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión de 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de Gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T), requisito imprescindible para poder ser cofinanciadas por el Banco Europeo de Inversiones, a través del

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 15

Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- Deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y, por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó aprobado, incorporado al PIC y con el estudio de viabilidad terminado, el proyecto de la Autovía A-30 Murcia (Eje Norte-Sur), en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, cuyos pliegos dejó cerrados y listos para sacar a concurso en la primera quincena de junio, con una actuación a lo largo de 33 kilómetros y un coste total de 244 millones de euros, de los cuales 41,6 millones se destinan a conservación y mantenimiento.

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple, por tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, cuenta con un grado de madurez suficiente, una rentabilidad socio-económica relevante y es viable económica y financieramente.

Las actuaciones contempladas en el proyecto de la Autovía A-30 Murcia (Eje Norte-Sur), son:

- Arco Noroeste: Proyecto aprobado.
- Tercer Carril: Alcantarilla-MU-30: aprobado.
- MU-31: en servicio.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a llevar a cabo, entre las actuaciones en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, la tramitación y desarrollo de la referida a la Autovía A-30 Murcia (Eje Norte-Sur) incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003702

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir la ampliación del *by-pass* de la A-7 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La actual autovía de circunvalación de Valencia A-7 conocida como *by-pass*, soporta un gran volumen de tráfico con un alto porcentaje de vehículos pesados a su paso por el área metropolitana de Valencia, a pesar de haber sido ampliada en el año 2002 a tres carriles por sentido.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 16

Concurren así mismo otras circunstancias, tales como la elevada proporción de vehículos pesados, la confluencia de distintos tipos de tráfico y el exceso de enlaces, que suponen en la actualidad un deterioro importante de la seguridad vial, lo que hace necesario acometer una actuación que mejore la capacidad del eje principal.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Juncker), prevé una inversión de 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de Gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T), requisito imprescindible para poder ser cofinanciadas por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- Deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y, por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó aprobados y listos para concurso en la comunidad Valenciana los proyectos del Eje Este-Oeste de la Autovía A-7 Alicante-Murcia (580 M€) y La Prolongación de la A-7 en Castellón, entre Vilanova D'Alcolea y Traiguera (434 M€).

Dejó, asimismo, preparado y susceptible de incorporar al PIC el proyecto del *by-pass* A-7 Valencia, mejoras funcionales y seguridad vial (vías colectoras A-7), con una actuación a lo largo de 22 kilómetros y un coste total de 266,5 millones de euros, de los cuales 66,9 millones se destinan a mantenimiento, con el Estudio de Viabilidad ya en redacción y aún pendiente de la Declaración de Impacto Ambiental.

Este proyecto de Ampliación del *by-pass* tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado, cuenta con un grado de madurez suficiente que permita a corto plazo la aprobación de los correspondientes Estudios de Viabilidad y Anteproyectos y la licitación de las concesiones, y es viable económica y financieramente.

Quedan cumplidos, por tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella.

Las actuaciones que quedarían contempladas dentro del proyecto de Ampliación del *by-pass* serían previsiblemente:

- Primer tramo: 10,6 km. Desde CV-32 La Gombalda-Rafelbunyol Museros) hasta el cruce con la CV-35 (101 M€).
- Segundo tramo: 7,35 km. Desde CV-35 (Autovía Liria) hasta CV-370 Eje Turia-Manises-Ribarroja (142 M€).
- Tercer tramo: 4,52 km. Desde CV-370 hasta el cruce con la Autovía de Madrid A-3 (44 M€).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 17

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España, se incluya, entre las actuaciones de la Comunidad Valenciana, la actuación en la provincia de Valencia referida a la Ampliación del *by-pass* de la A-7.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003703

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir el proyecto de Mejora de la capacidad y funcionalidad de la A-62 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La autovía A-62 constituye una arteria fundamental en la provincia de Valladolid, siendo además una de las vías más concurridas de la provincia, formando parte de un trazado a nivel europeo.

Esta vía discurre, en particular, atravesando el municipio de Simancas, municipio de gran relevancia tradicional e histórico-artística, cuyo Archivo General ha sido recientemente reconocido como Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO, y por otra serie de municipios de gran relevancia y afluencia de personas, puesto que constituyen puntos neurálgicos del territorio.

Al tratarse de una vía con gran afluencia de tráfico tanto de vehículos ligeros como pesados y donde a diario se originan atascos y situaciones peligrosas entendemos que resulta necesario acometer una mejora de capacidad y seguridad de la misma.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión de 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de Gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T), requisito imprescindible para poder ser cofinanciadas por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Junker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- Deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 18

— que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
— y, por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó preparado en fase de redacción y susceptible de incorporar al PIC el proyecto de Mejora de la capacidad y funcionalidad de la A-62 en los tramos Dueñas-Cigales-Simancas-Tordesillas (PK 97+500 a 151), en la Comunidad de Castilla y León, con una actuación prevista a lo largo de 54 kilómetros y un coste total de 246 millones de euros, de los cuales 66,9 millones se destinan a mantenimiento.

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple, por tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, es viable económica y financieramente y cuenta con una rentabilidad socio-económica relevante.

Las actuaciones que quedarían contempladas dentro del proyecto de Mejora de la capacidad y funcionalidad de la A-62 en los tramos Dueñas-Cigales-Simancas-Tordesillas (PK 97+500 a 151) serían previsiblemente:

Proyectos de trazado:

- 17-VA-4000; Dueñas-Cigales.
- 14-VA-4180; Cigales-Simancas.
- 14-VA-4190; Simancas-Tordesillas.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España, se incluya, entre las actuaciones de Castilla y León, la referida a la Mejora de la capacidad y funcionalidad de la A-62 en los tramos Dueñas-Cigales-Simancas-Tordesillas (PK 97+500 a 151).»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003704

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir la Autovía A-8: (Solares) Laredo-L.P. Vizcaya dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El tramo de la A-8 comprendido entre Solares y el límite de Cantabria con la provincia de Vizcaya soporta un tráfico de gran intensidad, siendo una de las vías de mayor densidad de vehículos de toda Cantabria, especialmente los fines de semana y festivos. Ello implica un deterioro importante de la seguridad vial, por lo que se hace necesario y urgente acometer una actuación de mejora de capacidad y funcionalidad orientada a la fluidez del tráfico en ese tramo, así como a las condiciones de seguridad de la vía, por la que se estima que transitaría una media diaria de más de 32.500 vehículos.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Juncker), prevé una inversión de 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de Gobierno

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 19

pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T), requisito imprescindible para poder ser cofinanciadas por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- Deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y, por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó preparado y susceptible de incorporar al PIC el proyecto de la Autovía A-8: (Solares) Laredo-L.P. Vizcaya en la Comunidad Autónoma de Cantabria, encontrándose en fase de redacción el Anteproyecto Solares-L.P. (límite de provincia), con una actuación prevista a lo largo de 35 kilómetros y un coste total de 138,8 millones de euros, de los cuales 43,8 millones se destinan a conservación y mantenimiento.

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple, por tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, es viable económica y financieramente y cuenta con una rentabilidad socio-económica relevante.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España, la actuación referida a la Autovía A-8: (Solares) Laredo-L.P Vizcaya, en la Comunidad Autónoma de Cantabria.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003705

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir la actuación de la Variante de la Autovía A-1 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 20

Exposición de motivos

La Autovía A-1, o Autovía del Norte, es la única, de entre todas las autovías de acceso a Madrid que todavía no cuenta con una variante. Soporta un elevado nivel de circulación que ocasiona numerosos atascos y retenciones, lo que hace absolutamente necesaria una actuación de mejora de la capacidad y funcionalidad de la vía en el acceso Norte a Madrid que se adecue a la demanda, mediante una variante que descongestione la entrada y salida de la capital a través de la A-1, por donde se estima que transitarían una media diaria de más de 77.000 vehículos.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Juncker), prevé una inversión de 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de Gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T), requisito imprescindible para poder ser cofinanciadas por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- Deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y, por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó preparado en trámite de información pública y susceptible de incorporar al PIC la actuación de la Variante Autovía A-1, en la Comunidad Autónoma de Madrid, con una actuación prevista a lo largo de 23 kilómetros y un coste total de 309,9 millones de euros, de los cuales 29 millones se destinan a mantenimiento y conservación.

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple, por tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, es viable económica y financieramente y cuenta con una rentabilidad socio-económica relevante.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España, se incluya, entre las actuaciones de la Comunidad Autónoma de Madrid, la referida a la Variante de la Autovía A-1.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 21

161/003706

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir el proyecto de aumento de la capacidad de la carretera N-II: Girona-La Jonquera, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La carretera N-II, en la provincia de Girona no es una vía que se utilice solo para conexiones internas de la propia provincia, sino que constituye una parte esencial del eje mediterráneo, lo que hace que su desdoblamiento en dicha provincia resulte una infraestructura imprescindible para el desarrollo económico y social de la misma.

Esta actuación está pendiente desde hace más de 20 años, y ha sido siempre muy demandada y reivindicada por parte de los agentes económicos de este territorio. La N-II, que está ya desdoblada casi en su totalidad en la parte sur de la provincia, tiene un volumen de tráfico elevado, muy por encima de la media, a lo largo de todo su recorrido por la provincia de Girona y presenta, en algunos puntos de la parte norte que aún está pendiente de desdoblar, un índice elevado de peligrosidad. De aquí la necesidad de que se siga trabajando en el proyecto de desdoblamiento de la misma, desde Girona hasta La Jonquera (tramo norte).

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión de 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de Gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T), requisito imprescindible para poder ser cofinanciadas por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Junker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- Deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y, por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó preparado y susceptible de incorporar al PIC, con seis proyectos en redacción pendientes de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), el aumento de la capacidad de la carretera N-II: Girona-La Jonquera, en la Comunidad Autónoma de Cataluña, que prevé una actuación a lo largo de 38 kilómetros y un coste total de 190,7 millones de euros, de los cuales 47,5 millones se destinan a conservación y mantenimiento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 22

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple, por tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, es viable económica y financieramente y cuenta con una rentabilidad socio-económica relevante.

Las actuaciones que quedan contempladas dentro del proyecto de aumento de la capacidad de la carretera N-II: Girona-La Jonquera y que corresponden a los seis proyectos en redacción comprenderían previsiblemente los siguientes tramos:

- Tramo Orriols-Báscara.
- Tramo Variante de Báscara.
- Tramo Báscara-Variante de Figueres.
- Tramo Variante de Figueres-Pont de Molins.
- Tramo Variante de Pont de Molins.
- Pont de Molins-La Jonquera.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España, la actuación referida al Aumento de la capacidad de la carretera N-II: Girona-La Jonquera, en la Comunidad Autónoma de Cataluña.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003707

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir las actuaciones en la Autovía A-1 Madrid-El Molar, Pk 12-47, y A-1, El Molar-Santo Tomé del Puerto, Pk 47-101, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La Autovía A-1, o Autovía del Norte, es una de las vías de acceso a Madrid con mayor densidad de tráfico y de las más transitadas de España por su trazado Norte-Sur. Soporta un elevado nivel de circulación que ocasiona numerosos atascos y retenciones, lo que hace absolutamente necesaria una solución viaria adicional en el acceso Norte a Madrid, que descongestione la entrada y salida de la capital a través de este importante eje.

Al tratarse de una autovía de primera generación precisa de una adecuación y reforma, con el objetivo de alcanzar los niveles de seguridad y calidad de servicio que prestan las autovías y autopistas de reciente construcción.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Juncker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 23

realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó preparados y susceptibles de incorporar al PIC los anteproyectos de la autovía A-1 Madrid-El Molar, Pk 12-47, con una actuación prevista a lo largo de 35 kilómetros y un coste total de 116,8 millones de euros, de los cuales 67,2 millones se destinan a mantenimiento y conservación y el A-1 El Molar-Santo Tomé del Puerto, Pk 47-101, con una actuación en 54 kilómetros y un coste total de 180 millones de euros, destinándose 103 millones a mantenimiento y conservación, ambos en la Comunidad Autónoma de Madrid. Por parte de Medio Ambiente se formuló la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental, actualizándose cada uno de ellos con las prescripciones impuestas. Tales proyectos necesitarían revisión de necesidad de actuaciones, actualización económica y normativa.

Estos proyectos tienen un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumplen por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, son viables económica y financieramente y cuentan con una rentabilidad socio-económica relevante.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno España, las actuaciones referidas a la Autovía A-1 Madrid-El Molar, Pk 12-47, y la A-1 El Molar-Santo Tomé del Puerto, Pk 47-101, en la Comunidad Autónoma de Madrid.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003708

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir la autovía A-3 Madrid (M-30)-Lím. Prov. Cuenca/Madrid dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 24

Exposición de motivos

La autovía A-3, antigua carretera N-III, actualmente desdoblada y convertida en la Autovía del Este, siempre se ha caracterizado por un tráfico intenso a su salida de Madrid. Es una vía con un elevado nivel circulatorio de manera permanente por ser la entrada natural de mercancías procedentes de la Comunidad Valenciana, la Región de Murcia y de la propia Comunidad de Castilla La Mancha, y en especial en periodos vacacionales y fines de semana, lo cual provoca, en condiciones normales, importantes retenciones y atascos que afectan a multitud de ciudadanos.

Estas dificultades circulatorias se producen especialmente en el tramo correspondiente a la Comunidad de Madrid y en las proximidades a la capital, donde concurren importantes poblaciones junto al trazado de la misma. Los sobrecostes para empresarios transportistas que utilizan esta vía habitualmente son importantes.

Al tratarse de una autovía de primera generación precisa de una adecuación y reforma, con el objetivo de alcanzar los niveles de seguridad y calidad de servicio que prestan las autovías y autopistas de reciente construcción.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de Gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Junker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular, dejó preparado y susceptible de incorporar al PIC el Anteproyecto redactado de la autovía A-3 Madrid (M-30)-Lím. Prov. Cuenca/Madrid en la Comunidad Autónoma de Madrid, con una actuación prevista a lo largo de 42 kilómetros y un coste total de 168,9 millones de euros, de los cuales 52,9 millones se destinan a mantenimiento y conservación.

Este Anteproyecto se sometió a información pública y se formuló por parte del Ministerio de Medio Ambiente la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental, redactándose posteriormente un documento complementario de actualización con las prescripciones impuestas. Necesitaría una revisión de necesidad de actuaciones, actualización económica y normativa.

Esta actuación tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, es viable económica y financieramente y cuenta con una rentabilidad socio-económica relevante.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 25

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno España, la actuación referida a la autovía A-3 Madrid (M-30)-L.P. (límite provincia) Cuenca/Madrid, en la Comunidad Autónoma de Madrid.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003709

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir la autovía A-4, PK 67,5 (R4)-Puerto Lápice dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La autovía A-4, conocida como autovía de Andalucía, soporta un tráfico intenso de vehículos tanto de vehículos ligeros como pesados dada su ubicación estratégica y por ser el eje de comunicación prioritario entre el sur de la Península y el centro de la misma.

Se trata de una autovía de las llamadas de nueva generación, y debido al aumento en el tráfico, velocidades de circulación y número de accidentes, en este caso en el tramo comprendido en el PK 67,5 (R4)-Puerto Lápice, se impone la necesidad de acometer ciertas actuaciones de mejora y acondicionamiento para que se adecúe a las nuevas exigencias de seguridad y, en la medida de lo posible, a las diversas normas y recomendaciones en materia de carreteras publicadas después de su construcción, con el objetivo de alcanzar los niveles de seguridad y calidad de servicio que prestan las autovías y autopistas de reciente construcción.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Junker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 26

- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular, dejó preparada y susceptible de incorporar al PIC el proyecto de la autovía A-4, PK 67,5 (R4)-Puerto Lápice en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, con una actuación prevista a lo largo de 109 kilómetros y un coste total de 232,3 millones de euros, de los cuales 136,7 millones se destinan a mantenimiento y conservación.

El Anteproyecto se sometió a información pública y se formuló por parte del Ministerio de Medio Ambiente la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental sobre los mismos redactándose posteriormente un documento complementario de actualización con las prescripciones impuestas. En el año 2011 se revisó para adaptarlo a la Orden Ministerial de Eficiencia y necesitaría una revisión de necesidad de actuaciones, actualización económica y normativa.

Esta actuación tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, es viable económica y financieramente y cuenta con una rentabilidad socio-económica relevante.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno España, la actuación referida a la autovía A-4. PK 67,5 (R4)-Puerto Lápice, en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003710

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir la Autovía A-4 L.P. (límite provincia) Jaén/Ciudad Real-L.P. Córdoba/Jaén dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La autovía del Sur o A-4, antiguamente llamada autovía de Andalucía, comunica Andalucía, atravesando la Comunidad de Castilla-La Mancha, con el centro de la Península. Es una importante vía de comunicación y de transporte de personas y mercancías, imprescindible para el desarrollo económico y social de las provincias por las que atraviesa, lo cual implica un alto nivel de utilización de la misma. El eje Jaén, desde el límite con la provincia de Ciudad Real, Córdoba, Sevilla, presenta una gran saturación de tráfico en algunos puntos, lo que ralentiza y dificulta el tránsito por dicha vía.

El elevado volumen de tráfico, especialmente de mercancías, provoca el deterioro del firme, lo que hace necesario un adecuado mantenimiento del mismo por motivos de seguridad vial, así como eliminar los cuellos de botella y mejorar la capacidad y fluidez de las vías.

Al tratarse de una autovía de las llamadas de primera generación se impone, por tanto, la necesidad de acometer ciertas actuaciones de mejora y acondicionamiento para que se adecúe a las nuevas exigencias de seguridad y, en la medida de lo posible, a las diversas normas y recomendaciones en materia de carreteras publicadas después de su construcción, con el objetivo de alcanzar los niveles de seguridad y calidad de servicio que prestan las autovías y autopistas de reciente construcción.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 27

inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó preparado y susceptible de incorporar al PIC la actuación relativa a la Autovía A-4 L.P. (límite provincia) Jaén/Ciudad Real-L.P. Córdoba/Jaén con una actuación prevista a lo largo de 177 kilómetros y un coste total de 427,9 millones de euros, de los cuales 221 millones se destinan a mantenimiento y conservación.

Dicho anteproyecto cuenta con la Declaración de Impacto Ambiental, habiéndose incorporado las prescripciones técnicas, si bien necesitaría revisión de necesidad de actuaciones, incorporar prescripciones ambientales, actualización económica y normativa.

Esta actuación tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumplen por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, son viables económica y financieramente y cuentan con una rentabilidad socio-económica relevante.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España, la actuación referida a la autovía A-4 L.P. (límite provincia) Jaén/Ciudad Real-L.P. Córdoba/Jaén, entre las actuaciones a realizar en la Comunidad Autónoma de Andalucía.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003711

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 28

de Ley relativa a incluir la Autovía A-4 L.P. (límite provincia) Córdoba/Jaén-L.P. Sevilla/Córdoba dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La autovía del Sur o A-4, antiguamente llamada autovía de Andalucía, comunica Andalucía, atravesando la Comunidad de Castilla-La Mancha, con el centro de la Península. Es una importante vía de comunicación y de transporte de personas y mercancías, imprescindible para el desarrollo económico y social de las provincias por las que atraviesa, lo cual implica un alto nivel de utilización de la misma. El eje Jaén, desde el límite con la provincia de Ciudad Real, Córdoba, Sevilla, presenta una gran saturación de tráfico en algunos puntos, lo que ralentiza y dificulta el tránsito por dicha vía.

El elevado volumen de tráfico, especialmente de mercancías, provoca el deterioro del firme, lo que hace necesario un adecuado mantenimiento del mismo por motivos de seguridad vial, así como eliminar los cuellos de botella y mejorar la capacidad y fluidez de las vías.

Al tratarse de una autovía de las llamadas de primera generación se impone, por tanto, la necesidad de acometer ciertas actuaciones de mejora y acondicionamiento para que se adecúe a las nuevas exigencias de seguridad y, en la medida de lo posible, a las diversas normas y recomendaciones en materia de carreteras publicadas después de su construcción, con el objetivo de alcanzar los niveles de seguridad y calidad de servicio que prestan las autovías y autopistas de reciente construcción.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Junker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó preparado y susceptible de incorporar al PIC la actuación relativa a la Autovía A-4 L.P. (Límite Provincia) Córdoba/Jaén-L.P. Sevilla/Córdoba con un coste total previsto de 370,8 millones de euros, destinándose a mantenimiento y conservación 182,7 millones y una actuación sobre 146 kilómetros.

Dicho anteproyecto cuenta con la Declaración de Impacto Ambiental, habiéndose incorporado las prescripciones técnicas, si bien necesitaría revisión de necesidad de actuaciones, incorporar prescripciones ambientales, actualización económica y normativa.

Esta actuación tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 29

políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, son viables económica y financieramente y cuentan con una rentabilidad socio-económica relevante.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España, la actuación referida a la autovía A-4 L.P. (límite provincia) Córdoba/Jaén-L.P. Sevilla/Córdoba, entre las actuaciones a realizar en la Comunidad Autónoma de Andalucía.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003712

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir la Autovía A-4 L.P. (límite provincia) Sevilla/Córdoba-Sevilla dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La autovía del Sur o A-4, antiguamente llamada autovía de Andalucía comunica Andalucía, atravesando la Comunidad de Castilla-La Mancha, con el centro de la Península. Es una importante vía de comunicación y de transporte de personas y mercancías, imprescindible para el desarrollo económico y social de las provincias por las que atraviesa, lo cual implica un alto nivel de utilización de la misma. El eje Jaén, desde el límite con la provincia de Ciudad Real, Córdoba, Sevilla, presenta una gran saturación de tráfico en algunos puntos, lo que ralentiza y dificulta el tránsito por dicha vía.

El elevado volumen de tráfico, especialmente de mercancías, provoca el deterioro del firme, lo que hace necesario un adecuado mantenimiento del mismo por motivos de seguridad vial, así como eliminar los cuellos de botella y mejorar la capacidad y fluidez de las vías.

Al tratarse de una autovía de las llamadas de primera generación se impone, por tanto, la necesidad de acometer ciertas actuaciones de mejora y acondicionamiento para que se adecúe a las nuevas exigencias de seguridad y, en la medida de lo posible, a las diversas normas y recomendaciones en materia de carreteras publicadas después de su construcción, con el objetivo de alcanzar los niveles de seguridad y calidad de servicio que prestan las autovías y autopistas de reciente construcción.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 30

En este sentido, los proyectos financiados con el Plan Junker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó preparado y susceptible de incorporar al PIC el anteproyecto relativo a la A-4, L.P. Sevilla/Córdoba-Sevilla, en el que se tiene previsto actuar a lo largo de 180 kilómetros con un coste total de 422,6 millones de euros, de los cuales 224,6 millones se destinarán a conservación y mantenimiento.

Se trata de un Anteproyecto con aprobado provisional y sometido a información pública, si bien necesitaría una revisión de necesidad de actuaciones, actualización económica y normativa y someterse a evaluación de impacto ambiental.

Así mismo, esta actuación tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, son viables económica y financieramente y cuentan con una rentabilidad socio-económica relevante.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España, la actuación referida a la autovía A-4 L.P.(límite provincia) Sevilla/Córdoba-Sevilla, entre las actuaciones a realizar en la Comunidad Autónoma de Andalucía.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003713

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir la autovía A-5 Madrid-Toledo, PK 4-168, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La autovía del Suroeste A-5, antiguamente llamada autovía de Extremadura comunica dicha región con el centro peninsular. Por otra parte, en los últimos años, ha visto incrementado el volumen de tráfico por su uso como alternativa a la carretera nacional N-IV hacia Andalucía, en la denominada ruta de la Plata, constituyéndose en una importante vía de comunicación y de transporte de personas y mercancías.

Al tratarse de una autovía de primera generación, con gran afluencia de tráfico tanto de vehículos ligeros como pesados que producen un deterioro del firme, se hace necesaria su adecuación y reforma, con el objetivo de alcanzar los niveles de seguridad y calidad de servicio que prestan las autovías y autopistas de reciente construcción.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 31

inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular, dejó preparada y susceptible de incorporar al PIC el Anteproyecto redactado de la autovía A-5 Madrid-Toledo, PK 4-168, en las Comunidades Autónomas de Madrid y Castilla-La Mancha, con una actuación prevista a lo largo de 164 kilómetros y un coste total de 412,2 millones de euros, de los cuales 247 millones se destinan a mantenimiento y conservación.

En 2010 el Ministerio de MAPAMA (Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente) resolvió que no es necesario someter el Anteproyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Necesitaría la revisión de necesidad de actuaciones, actualización económica y normativa y someterse a información pública de carreteras.

Esta actuación tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, es viable económica y financieramente y cuenta con una rentabilidad socio-económica relevante.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno España, la actuación referida a la autovía A-5 Madrid-Toledo, PK 4-168, en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 32

161/003714

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a iniciar la actuación de la autovía A-2, Igualada-Martorell, para ser incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La autovía del Nordeste o Nacional II, comunica Madrid con Barcelona pasando por Guadalajara, Zaragoza y Lérida. Es una importante vía de transporte de mercancías que requiere una adecuación de su capacidad de tráfico a las necesidades actuales en alguno de sus tramos.

Tal es el caso del tramo entre Igualada y Martorell, en el que en muchos trayectos solo hay dos carriles por sentido, existiendo en algún punto una limitación de velocidad de 80 kilómetros por hora, por lo que se requiere un aumento del número de carriles y mejoras en las salidas e incorporaciones de los municipios de la zona a dicha autovía.

Al tratarse de una autovía de primera generación precisa de una adecuación y reforma, con el objetivo de alcanzar los niveles de seguridad y calidad de servicio que prestan las autovías y autopistas de reciente construcción.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Junker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular, dejó preparado y susceptible de incorporar al PIC el anteproyecto de la autovía A-2, Igualada-Martorell, en la Comunidad Autónoma de Cataluña, con una actuación prevista a lo largo de 74 kilómetros y un coste total de 324,5 millones de euros, de los cuales 92,5 millones se destinan a mantenimiento y conservación.

Dicha actuación dispone del Estudio de Impacto Ambiental y Anteproyecto para la Declaración de Impacto Ambiental, pero se necesitaría una revisión de necesidad de actuaciones, actualización normativa y someterse a un nuevo estudio de Impacto Ambiental.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 33

Esta actuación tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, es viable económica y financieramente y cuenta con una rentabilidad socio-económica relevante.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España, la actuación referida a la autovía A-2, Igualada-Martorell, en la Comunidad Autónoma de Cataluña.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003715

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir la autovía A-6, Adanero-Benavente, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La Autovía A-6, conocida como carretera de La Coruña, antigua nacional N-VI, es una de las vías de comunicación más importantes de España. Integra el denominado Corredor Noroeste y comunica el centro de la Península con Galicia, Asturias y Cantabria, atravesando la Comunidad de Castilla y León y dando acceso también al norte de Portugal.

En concreto el tramo entre Adanero y Benavente donde la Ruta de la Plata se une con las vías gallegas, se caracteriza por un tráfico intenso de mercancías especialmente procedentes de los puertos cántabros y de la costa atlántica de Galicia. La elevada utilización, especialmente por tráfico pesado, provoca importantes incidencias, ya que es la única alternativa a la autopista de peaje AP6.

Al tratarse de una autovía de primera generación precisa de una adecuación y reforma, con el objetivo de alcanzar los niveles de seguridad y calidad de servicio que prestan las autovías y autopistas de reciente construcción.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 34

En este sentido, los proyectos financiados con el Plan Junker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- ir una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular, dejó preparado y susceptible de incorporar al PIC el Anteproyecto redactado de la autovía A-6, Adanero-Benavente, en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, con una actuación prevista a lo largo de 253 kilómetros y un coste total de 474 millones de euros, de los cuales 316 millones se destinan a mantenimiento y conservación.

En 2010, MAPAMA resolvió que no es necesario someter el Anteproyecto redactado a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, pero necesitaría revisión de necesidad de actuaciones, actualización económica y normativa, así como someterse a información pública de carreteras.

Esta actuación tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, es viable económica y financieramente y cuenta con una rentabilidad socio-económica relevante.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno España, la actuación referida a la autovía A-6, Adanero-Benavente, en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003716

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a impulsar la tramitación y desarrollo del proyecto de la Autovía A-73, Burgos-Aguilar de Campoo (Palencia), incluido en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El proyecto de la Autovía A-73, Burgos-Aguilar de Campoo (Palencia), anunciado e incluido en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), consiste en la realización de una infraestructura que ayudará a reducir los tiempos de viaje y mejorará en gran medida la seguridad del tramo que comprende. Actualmente, la duración del viaje entre Burgos y Aguilar de Campoo implica 54 minutos por la N-627 y 64 minutos por la A-231 y la A-67. Este proyecto hará posible reducir el tiempo por la autovía A-73, introduciendo así una nueva alternativa para los flujos de circulación que se producen entre la Meseta castellana y Cantabria.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 35

finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó anunciada e incorporada al PIC, la actuación en la Autovía A-73, Burgos-Aguilar de Campoo (Palencia), en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, que comprende seis proyectos con la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) vigente y que requieren actualización. Se prevé actuar a lo largo de 70 kilómetros con un coste total de 535 millones de euros, de los cuales 88 millones se destinan a conservación y mantenimiento.

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple, por tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas así como la eliminación de cuellos de botella, cuenta con un grado de madurez suficiente, una rentabilidad socio-económica relevante y es viable económica y financieramente.

Las actuaciones contempladas en el proyecto de la Autovía A-73 Burgos-Aguilar de Campoo (Palencia), son:

- Quintanilla Vivar-Quintana Ortuño: en servicio.
- PT Quintana Ortuño-Montorio.
- Montorio-Sta. Cruz del Tozo.
- Sta. Cruz del Tozo-Pedrosa Valdelucio.
- Pedrosa Valdelucio-Báscones de Valdivia: en ejecución.
- Báscones Valdivia-Aguilar de Campoo.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a llevar a cabo, entre las actuaciones en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, la tramitación y desarrollo de la referida a la Autovía A-73, Burgos-Aguilar de Campeo (Palencia), incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 36

161/003717

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a impulsar la tramitación y desarrollo del proyecto de la Autovía A-7 Castellón, incluido en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La realización de la autovía A-7 en el norte de Castellón, desde Vilanova de Alcolea —aeropuerto de Castellón— hasta La Jana, en las proximidades del límite de provincia con Tarragona, por la que se estima que transitarían diariamente más de 28.000 vehículos, supone no solo vertebrar la provincia de Castellón en su integridad, sino responder a una necesidad vecinal, económica y turística de primer orden.

Fue anunciada por el presidente Mariano Rajoy el 21 de enero de 2018 como segundo proyecto nacional incluido en el Plan Extraordinario de Carreteras, y consiste en la realización conjunta de los tres nuevos tramos restantes de la autovía A-7 a su paso por Castellón, que supondrá una inversión de 434 millones de euros.

Esta actuación anunciada supone, además, la compensación por el incumplimiento que supuso que de entre las partes firmantes del protocolo de colaboración formalizado el 11 de abril de 2005 por la entonces ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y la Generalitat Valenciana, tan solo cumpliera esta última, desarrollando en su integridad la autovía CV-10/ A-7 en todo el sur provincial, mientras en la parte que correspondía al Estado ni siquiera se encargaron los proyectos.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Junker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó aprobada e incorporada al PIC la actuación en la Autovía A-7 Castellón, en la Comunidad Autónoma de Valencia, que comprende 3 proyectos cuyo trazado se halla en fase de Información Pública para su posterior obtención de la Declaración de Impacto Ambiental. Se prevé actuar a lo largo de 62 kilómetros con un coste total de 434 millones de euros, de los cuales 82,8 millones se destinan a conservación y mantenimiento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 37

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple, por tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas así como la eliminación de cuellos de botella, cuenta con un grado de madurez suficiente, una rentabilidad socio-económica relevante y es viable económica y financieramente.

Las actuaciones previstas en el proyecto de la Autovía A-7 Castellón, son:

- Vilanova d'Alcolea-Les Coves de Vinromá.
- Les Coves de Vinromá-La Salzadella.
- La Salzadella-Traiguera.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a llevar a cabo, entre las actuaciones en la Comunidad Autónoma de Valencia, la tramitación y desarrollo de la referida a la Autovía A-7 a su paso por Castellón, incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003718

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir la Autovía A-32, Linares-Albacete (provincia de Jaén), dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La autovía A-32, Linares-Albacete, constituye un eje estratégico desde el punto social y económico, que vertebra territorialmente a la provincia de Jaén y la une al Levante español.

La N-322, por la que se circula actualmente, es una vía convencional caracterizada por un alto nivel de tráfico y presentando un elevado índice de peligrosidad, en la que se producen numerosos accidentes con víctimas. Esta circunstancia hace necesario disponer de una infraestructura acorde con la dimensión actual y evolución de la demanda, que ofrezca una alternativa más rápida y segura y que evite el tránsito por varias travesías de núcleos urbanos.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Juncker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 38

Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiados con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular, dejó preparado y susceptible de incorporar al PIC la actuación de la Autovía A-32, Linares-Albacete (provincia de Jaén), en la Comunidad Autónoma de Andalucía, que comprende tres proyectos que requieren actualización, preparados los anteproyectos y con la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) vigente, con una actuación prevista a lo largo de 89 kilómetros y un coste total de 457,8 millones de euros, de los cuales 111,9 millones se destinan a mantenimiento y conservación.

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, es viable económica y financieramente y cuenta con una rentabilidad socio-económica relevante.

Las actuaciones que quedarían contempladas dentro del proyecto de la Autovía A-32, Linares-Albacete (provincia de Jaén), serían previsiblemente:

- Villanueva del Arzobispo-Arroyo del Ojanco.
- Arroyo del Ojanco-Puente de Génave.
- Puente de Génave-Límite Provincia de Albacete.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno España se incluya, entre las actuaciones de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la referida a la Autovía A-32, Linares-Albacete (provincia de Jaén).»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003719

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir el proyecto del Tercer carril A-8, Gijón-Avilés (Y asturiana), dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Juncker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 39

finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó preparado y susceptible de incorporar al PIC el proyecto del Tercer carril A-8, Gijón-Avilés (Y asturiana), del cual ya hay dos proyectos que cuentan con la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), vigente hasta diciembre de 2019, quedando listo y pendiente de licitar el Anteproyecto Avilés-Serín-Gijón, en el Principado de Asturias, con una actuación prevista a lo largo de 18 kilómetros y un coste total de 93,7 millones de euros, de los cuales 38,4 millones se destinan a conservación y mantenimiento.

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, es viable económica y financieramente y cuenta con una rentabilidad socio-económica relevante.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España, se incluya la actuación referida al Tercer carril A-8, Gijón-Avilés (Y asturiana), en el Principado de Asturias.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003720

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a impulsar la tramitación y desarrollo de la A-32, Linares-Albacete (provincia de Albacete), incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 40

Exposición de motivos

La autovía A-32, Linares-Albacete, que permitirá la unión de Linares con Albacete, constituye un eje estratégico desde el punto social y económico que vertebra territorialmente a la provincia de Jaén y la une al Levante español.

La N-322, por la que se circula actualmente es una vía convencional, caracterizada por tener una intensidad de tráfico elevada en la que se producen numerosos accidentes con víctimas, lo que hace necesario disponer de una infraestructura acorde con la dimensión actual y evolución de la demanda, que sustituya al actual trazado de la carretera nacional N-322 en la provincia de Albacete, ofreciendo una alternativa más rápida y segura que evite el tránsito por varias travesías de núcleos urbanos.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Juncker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó aprobada e incorporada al PIC la actuación en la Autovía A-32, Linares-Albacete (provincia de Albacete), en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, que comprende 5 proyectos que se están actualizando y con la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) vigente. Se prevé actuar a lo largo de 48 kilómetros con un coste total de 388,2 millones de euros, de los cuales 60,3 millones se destinan a conservación y mantenimiento.

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple, por tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas así como la eliminación de cuellos de botella, cuenta con un grado de madurez suficiente, una rentabilidad socio-económica relevante y es viable económica y financieramente.

Las actuaciones previstas en el proyecto de la Autovía A-32 Linares-Albacete (provincia de Albacete), son:

- Límite provincia Jaén-Reolid.
- Reolid-Robledo.
- Robledo-Cm-313.
- Cm-313-Balazote Oeste.
- Balazote Oeste-Albacete.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 41

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a llevar a cabo, entre las actuaciones en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, la tramitación y desarrollo de la referida a la Autovía A-32, Linares-Albacete (provincia de Albacete), incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003721

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir el proyecto Autovía A-11, Zamora-Frontera portuguesa, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El tramo de la N-122 entre la capital de Zamora y la frontera portuguesa es la salida natural del tráfico ligero y también pesado de la zona norte de Portugal hacia España y el resto de Europa. Es el único tramo entre Oporto y Helsinki del Itinerario Europeo 82 que aún no se ha convertido en autovía.

En los últimos años el Gobierno portugués ha acometido el desdoblamiento de la carretera que une Oporto con la frontera entre España y Portugal por Zamora, estando en la actualidad finalizada y puesta en servicio la obra.

Esta vía registra año tras año numerosos accidentes, algunos de ellos con víctimas mortales, como consecuencia del tráfico y el paso de numerosos vehículos por el centro de los núcleos urbanos a lo largo de su recorrido, muchos de ellos de gran tonelaje, en su mayoría procedentes del puerto de Oporto.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Juncker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 42

— que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
— y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular, dejó preparado en fase de información pública para actualización de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) y susceptible de incorporar al PIC, el proyecto de la Autovía A-11, Zamora-Frontera portuguesa, con una actuación prevista a lo largo de 90 kilómetros y un coste total de 417,7 millones de euros, de los cuales 112,2 se destinan a conservación y mantenimiento.

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple por tanto los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella. Es asimismo viable económica y financieramente, cuenta con un grado de madurez suficiente y una rentabilidad socio-económica relevante.

Las actuaciones que quedarían contempladas dentro del proyecto de la Autovía A-11, Zamora-Frontera portuguesa, serían previsiblemente los siguientes proyectos de trazado:

- Ronda norte de Zamora-Ricobayo.
- Ricobayo-Fonfría.
- Fonfría-Alcañices.
- Alcañices-Frontera con Portugal.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno España se incluya, entre las actuaciones de Castilla y León, la referida a la Autovía A-11, Zamora-Frontera portuguesa.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003722

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a incluir la Autovía A-15, Soria-L.P. (límite provincia) Navarra, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

Uno de los ejes en los que se sustentan las zonas desfavorecidas, especialmente las rurales, que sufren graves problemas de despoblación, para promover su desarrollo, es el impulso y mejora de las infraestructuras. Por ello la autovía A-15 de Navarra, es una autovía de vital importancia para la provincia de Soria y para la región, al tratarse de la primera que llega a la ciudad de Soria, la cual quedaría atravesada por esta vía de alta capacidad, y con el camino despejado hasta la A-2 en Medinaceli hacia Madrid capital.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 43

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Juncker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T).

En este marco, el Gobierno del Partido Popular, preparado y susceptible de incorporar al PIC el proyecto de la Autovía A-15, Soria-LP Navarra, con una actuación a lo largo de 87 kilómetros y un coste total de 533 millones de euros, de los cuales 108 millones se destinan a conservación y mantenimiento. Dicho proyecto consiste, a su vez, en cinco proyectos que requieren actualización normativa y procedimiento ambiental.

Para realizar la tramitación ambiental se ha dividido en dos tramos: «Fuensaúco-Ágreda (oeste)» y «Ágreda (este)-Tudela» y se han redactado 2 documentos técnicos, sometido a información pública y remitidos a MAPAMA.

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple, por tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas así como la eliminación de cuellos de botella, cuenta con un grado de madurez suficiente y una rentabilidad socio-económica relevante, y es viable económica y financieramente.

Las actuaciones que quedarían contempladas dentro del proyecto de la Autovía A-15, Soria-L.P. Navarra, serían previsiblemente:

- Los Rábanos-La Mallona (solo actualización).
- Los Rábanos-Fuensaúco (solo actualización).
- Fuensaúco-Enlace de Villar del Campo.
- Enlace de Villar del Campo-Variante Ágreda (oeste).
- Ágreda (este)-L.P. de Zaragoza con Navarra.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España, se incluya, entre las actuaciones de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, la referida a la Autovía A-15, Soria-L.P. Navarra.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 44

161/003723

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a impulsar la tramitación y desarrollo de la Variante de trazado N-120, Porriño-Vigo, incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), para su debate en la Comisión de Fomento

Exposición de motivos

El tramo de la A-55 entre Tui, O Porriño y Vigo es uno de los que cuentan con una de las tasas de siniestralidad más altas de España, ya que su trazado presenta una serie de curvas extraordinariamente peligrosas en las que ha habido múltiples accidentes. Presenta, además, un volumen de tráfico muy elevado, comparable al de los accesos a las principales ciudades de Galicia, por lo que se hace imprescindible la realización de la variante de trazado en la N-120 en el tramo comprendido entre Porriño y Vigo, por donde se estima que transitarían, en el tramo con más tráfico, una media diaria de más de 47.000 vehículos.

El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el Gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa (el conocido como Plan Junker), prevé una inversión 5.900 millones de euros en cuatro años (2018-2021), que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias. Además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150.000 puestos de trabajo.

Está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad (Fórmulas PPD) y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años. Sextuplicará, además, la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año.

Contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias y susceptibles de ser gestionadas de forma indirecta por el Ministerio de Fomento en el marco recogido en la Ley 37/2015, de carreteras, y la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Todas las actuaciones recogidas pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes (Red TENT) requisito imprescindible para poder ser cofinanciados por el Banco Europeo de Inversiones, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, lo que abaratará los costes financieros para llevarlos a cabo.

En este sentido, los proyectos financiables con el Plan Junker, además, deben estar alineados con las políticas de la UE en materia de transporte (mejora de la seguridad vial y de las conexiones transfronterizas, eliminación de cuellos de botella), y disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad:

- deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión;
- con una rentabilidad socio-económica relevante;
- una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación;
- que impulsen el empleo y el crecimiento económico,
- y por último, en el caso de las carreteras, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T)

En este marco, el Gobierno del Partido Popular dejó aprobada e incorporada al PIC la Variante de trazado N-120, Porriño-Vigo, con una actuación prevista a lo largo de 10 kilómetros y un coste total de 337 millones de euros, de los cuales 12,9 millones se destinan a conservación y mantenimiento.

Este proyecto tiene un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple, por tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la UE en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial, de la capacidad y de las conexiones transfronterizas, así como la eliminación de cuellos de botella, cuenta con un grado de madurez suficiente, una rentabilidad socio-económica relevante y es viable económica y financieramente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 45

Las actuaciones previstas en la Variante de trazado N-120, Porriño-Vigo, son:

— El Proyecto de Trazado entre el Enlace de Baruxáns y Enlace de Mos (en redacción). En 2017 fue sometido a información pública.

— Tramo entre Mos y Porriño (pendiente de redactar el modificado).

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a llevar a cabo, en la Comunidad Autónoma de Galicia, la tramitación y desarrollo de la Variante de trazado N-120, Porriño-Vigo, incluida en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), iniciado por el anterior Gobierno de España.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

161/003724

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el refuerzo de la Agencia de Asilo de la Unión Europea, para su debate en la Comisión de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social.

Exposición de motivos

La Unión Europea pretende abordar el desafío de inmigración desde una perspectiva responsable e integral, abriendo las puertas a aquellas personas que lo necesitan, cumpliendo así con sus deberes internacionales. Por ello, es preciso que se refuerce la capacidad operativa de la Agencia de Asilo de la Unión Europea, dotándola de personal, herramientas y recursos financieros necesarios para prestar ayuda a los Estados miembros durante el procedimiento de tramitación de las solicitudes de asilo.

Las funciones de la Agencia de Asilo de la Unión Europea tienen que ser: 1. Identificación y registro de solicitantes de asilo; 2. Asistencia o realización de entrevistas sobre la admisibilidad y el fondo; 3. Preparación de las decisiones administrativas sobre solicitudes de protección internacional para las autoridades nacionales competentes; 4. Prestación de apoyo logístico y de otra índole a las instancias de recurso independientes; 5. Prestación de servicios de interpretación y de traducción; 6. Despliegue de los equipos de apoyo al asilo y 7. Asistencia con el procedimiento para determinar el Estado miembro responsable del examen de una solicitud de asilo y otros procedimientos relacionados; y asistencia para realizar o coordinar la transferencia o asignación de solicitantes de asilo entre Estados miembros.

El Presidente de la Comisión Europea, Jean Claude Juncker, en su discurso sobre el Estado de la Unión 2018 (SOTEU, por sus siglas en inglés) presentó una propuesta para la ampliación de la Agencia de Asilo de la Unión Europea. El Presidente Juncker dijo textualmente que «los Estados miembros necesitan mayor apoyo europeo en la tramitación de solicitudes de asilo, tramitación que ha de respetar lo establecido en la Convención de Ginebra».

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 sea pionero dentro de la Unión Europea en el refuerzo y ampliación de la Agencia de Asilo de la Unión Europea para que preste asistencia operativa y

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 46

técnica durante el procedimiento de tramitación de las solicitudes de asilo, así como durante el procedimiento en el marco del Reglamento de Dublín.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/003725

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley para el refuerzo de la Guardia Europea de Fronteras y Costas, para su debate en la Comisión de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social.

Exposición de motivos

El Presidente de la Comisión Europea, Jean Claude Juncker, en su discurso sobre el Estado de la Unión 2018 (SOTEU, por sus siglas en inglés) presentó una propuesta para el refuerzo de la Guardia Europea de Fronteras y Costas. El Presidente Juncker dijo textualmente que «las fronteras exteriores han de ser protegidas con una mayor eficacia. Por ello, proponemos incrementar el número de guardias de fronteras financiados con cargo al presupuesto europeo hasta alcanzar los 10.000 guardias de fronteras en 2020».

Frontex presta un servicio clave en la protección y en la seguridad de la Unión Europea. De hecho, Frontex ha reforzado en los últimos meses su despliegue y ha aumentado el presupuesto que contaba con 5,8 millones para España el pasado mes de enero. Con el incremento de la llegada de pateras desde Marruecos y el aumento de la inmigración irregular que ha hecho que la ruta del Estrecho sustituya a la ruta del Mediterráneo Central que enlaza Libia con Italia, la agencia europea ha incrementado la partida para España hasta los 24 millones de euros.

El nuevo concepto, en el futuro de la Unión Europea, de la protección y seguridad de las fronteras nos lleva a un organismo mucho más especializado y mejor dotado de medios personales y materiales. España debe tener un papel decisivo en la aportación de personal especializado a la Guardia Europea de Fronteras y Costas debido a la experiencia y profesionalidad de nuestros agentes.

La Guardia Europea de Fronteras y Costas tiene también un papel fundamental en el salvamento de vidas, por ello es necesario que exista un cuerpo permanente de agentes listos para apoyar a los guardias fronterizos nacionales. Es necesario aunar todos los esfuerzos y recursos para que se minimice el impacto y el daño que causan las mafias en materia migratoria.

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, en el ámbito de sus competencias dentro de la Unión Europea, a apoyar el refuerzo de la Guardia Europea de Fronteras y Costas, dotándola de capacidad operativa y ejecutiva y de las competencias necesarias para apoyar eficazmente a los Estados miembros en la protección de nuestras fronteras europeas, para que esté totalmente operativa para el año 2020.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Industria, Comercio y Turismo

161/003689

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, a iniciativa de su Diputada doña Yolanda Díaz Pérez, y a través de su portavoz don Antón Gómez-Reino Varela, conforme recoge el artículo 185 del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente Proposición no de Ley, para su debate en la Comisión de Industria, Comercio y Turismo, relativa al futuro del sector textil en Galicia.

Exposición de motivos

El textil y la confección constituyen uno de los sectores con mayor grado de madurez y experiencia en la estructura industrial estatal. Varias zonas de la península son conocidas por su industrial textil y de confección, como Cataluña o el levante español, de amplia tradición en procesos de elaboración de hilo y tejidos. En este contexto, Galicia se sitúa como una zona especializada en la confección de piezas de ropa (aunque existen otro tipo de actividades). Sin duda, Inditex es la empresa con mayor proyección nacional e internacional pero también cuenta con presencia otro concepto de empresa basada en diseño y marca y productos de valor añadido.

De este modo, el sector textil y de la confección está considerado como uno de los sectores estratégicos en el marco de la economía gallega, tanto por el mayor peso que tiene dentro de ella respecto a su peso a nivel estatal, como por la cantidad de personas que emplea, de ahí que sea muy alta su importancia para la industria.

El sector textil gallego ha experimentado un incremento progresivo de su representatividad en la industrial textil del conjunto del Estado. En el año 2000 el peso del sector textil gallego sobre el estatal alcanzaba un 6,3% mientras en el año 2012 este porcentaje se incrementó hasta el 8,1%.

Sin embargo, es más que evidente que este sector fue uno de los más afectados por el traslado del centro de gravedad del sector hacia países emergentes, proceso que se aceleró con la irrupción de China como primera potencia textil mundial y la apertura comercial a partir del año 2005. En este sentido, desde el comienzo de la crisis en el año 2008 y hasta el 2012, la producción textil se redujo un 27%, disminución muy superior a la experimentada por el conjunto de la producción industrial gallega (que fue de un 13,5%), lo que se tradujo en una pérdida de peso del producto: la facturación media pasó de 2.175 millones de euros en el 2008 a 1.577 millones de euros en el 2013 (un 27,5% menos). Con la misma intensidad se vio afectado el empleo, con una pérdida del 37% de sus personas ocupadas desde el 2008.

Además, en relación al tamaño de las empresas que componen el tejido empresarial en Galicia, hay que destacar la presencia de autónomos o establecimientos con menos de dos personas trabajadoras. Es más que evidente que la reducida dimensión empresarial limita la capacidad de inversiones e innovación de las pequeñas empresas y talleres y cooperativas. En contraposición, las grandes empresas comercializadoras tienen una alta capacidad innovadora y son las que incorporan la tecnología al sector.

Otra de las características del sector textil y de la confección es su fuerte feminización, donde la presencia de mujeres supone el 73% de las personas asalariadas.

Finalmente, en relación al nivel de formación, casi el 50% de las personas trabajadoras del sector tienen estudios secundarios; es marginal (alrededor del 1%) el número de personas trabajadoras con estudios superiores, y está demostrado que el tipo de cualificación más generalizado de las personas ocupadas es el adquirido por la experiencia en sus puestos de trabajo.

Así comprobamos que la globalización de la economía, la deslocalización de las empresas, el aumento de la competencia internacional, la crisis económica, la destrucción del tejido productivo y la reducción de puestos de trabajo textiles, entre otros, son los principales aspectos que conforman el marco socioeconómico en el que se desarrolla el sector textil y de la confección en Galicia.

Ante esto es necesario articular un conjunto de medidas encaminadas a hacer del textil un sector competitivo, pero no a costa de desregulaciones en las condiciones laborales de sus trabajadoras y trabajadores, sino mediante la mejora de la calidad en las fases de producción y en creatividad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 48

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Aprobar nuevas certificaciones de profesionalidad para las personas trabajadoras del sector textil y de la confección, ya que el completar y ampliar cualificaciones de las personas trabajadoras permitirá mejorar sus condiciones laborales.
2. Promover proyectos de cooperación y asociacionismo entre las diferentes empresas del sector, para favorecer tanto la obtención de ayudas, subvenciones, asesoramiento, nuevas líneas de negocio, formación de personas empleadas, como la modernización mediante la innovación del proceso productivo, ya que el pequeño tamaño de la mayoría de las empresas supone un handicap a la hora de avanzar en este sentido.
3. Apoyar económica y logísticamente campañas de difusión de la marca Moda de Galicia.
4. Incentivar fiscalmente la utilización de materiales reciclados textiles en la industria textil y en la confección.
5. Elaborar elementos sectoriales de análisis de riesgos medioambientales.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Yolanda Díaz Pérez**, Diputada.—**Antonio Gómez-Reino Varela**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

161/003726

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley sobre los ejes para una nueva política industrial, para su debate en la Comisión de Industria, Comercio y Turismo.

Exposición de motivos

Los últimos indicadores adelantados que se han publicado recientemente apuntan a una prolongación en los próximos meses de la actividad económica.

El sector industrial en nuestro país supone el 16,4 por ciento del PIB y durante los últimos años ha registrado niveles de crecimiento superiores al del PIB. Sin embargo, estas tasas de crecimiento resultan insuficientes para alcanzar tanto el objetivo del 20 por ciento en 2020 propuesto para el conjunto de la UE.

El sector industrial tiene unos niveles de productividad más elevados, genera empleos con mayor cualificación, proporciona mejores salarios y condiciones laborales, tiene mayor propensión a la internacionalización y presenta una mayor resistencia en fases adversas del ciclo económico.

Además, el sector industrial presenta un importante nivel de inversión en innovación, así como una alta intensidad exportadora que alcanza el 32 por ciento de sus ventas frente al 13,4 por ciento en el sector Servicios.

En definitiva, se trata de un sector que contribuye al crecimiento económico y confiere mayores niveles de cohesión y bienestar social a los ciudadanos. Por ello, debemos recuperar el tiempo perdido para la industria.

La apuesta por este sector contribuye, sin duda, a combatir la creciente desigualdad social muy sustentada en el desempleo y los bajos salarios, y se trata de un sector clave para avanzar hacia la transformación digital y una economía baja en carbono, respetuosa con el medio ambiente y el desarrollo sostenible.

Debemos, por tanto, desarrollar una política industrial activa, dirigida a incrementar el peso de este sector en nuestro modelo productivo, modernizándolo y proporcionándole las herramientas que le permitan hacer frente a los retos presentes y futuros.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 49

Administraciones públicas y el sector privado tenemos que adaptarnos la nueva realidad que ya está teniendo un impacto determinante en la industria: la digitalización y la necesidad de una economía baja en carbono.

La relevancia de las PYMES en nuestro tejido económico y social implica que cualquier política orientada a la mejora del posicionamiento de nuestro país en el entorno económico global deba poner un foco especial en estas, promoviendo tanto la creación de nuevas empresas como su crecimiento y consolidación.

A la falta de políticas, reducción de presupuesto, hay que sumar la no ejecución presupuestaria de lo consignado por el anterior Gobierno.

El nuevo Gobierno está dando pasos decisivos para impulsar una nueva política industrial, como es el hecho de que se haya creado un Ministerio donde la Industria tiene un protagonismo específico, así como que se quiera desarrollar acciones enmarcadas en una estrategia a medio y largo plazo, que a su vez se enmarque en la agenda 2030 y el plan para su cumplimiento. Y quiere hacerlo de forma coordinada con todas las administraciones públicas competentes y los agentes sociales y económicos.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Asumir el objetivo de ir incrementando la aportación de la industria hasta alcanzar el 20 por ciento del PIB y tomar las medidas necesarias para conseguirlo dentro de una nueva política industrial, que incluya entre otras medidas incrementar la inversión en innovación y en tecnologías asociadas a la digitalización, incentivar el emprendimiento, promover la internacionalización de PYMES y el incremento del tamaño de éstas, facilitar el acceso a la financiación, fomentar la formación en competencias demandadas por nuestro tejido productivo presente y futuro, e incluir la perspectiva de género.

2. Abordar, en el seno de la Comisión Interministerial para el Cambio Climático y la Transición Energética, conjuntamente con los diferentes ministerios competentes, los retos de la economía verde y la transición energética, velando en el mismo por la competitividad del sector industrial, especialmente en lo relacionado con los costes energéticos de producción y las emisiones.

3. Crear un entorno regulatorio apropiado para que se den las condiciones de colaboración y cooperación entre el sector público y el sector privado, siempre atendiendo y respetando las competencias de cada administración.

4. Dar continuidad y concluir los trabajos para la aprobación del Marco Estratégico 2030, así como al trabajo que se ha de desarrollar para alcanzar un Pacto por la Industria del siglo XXI y para la publicación de las Agendas Sectoriales previstas, pudiendo en su caso aumentar éstas si así se considera oportuno con los correspondientes sectores industriales específicos.

5. Llevar a cabo los puntos anteriores retomando la coordinación con las Comunidades Autónomas, tanto en el consejo de política sectorial, como con cada una de ellas, de tal forma que, respetando las competencias de cada administración, se eviten duplicidad de programas y se puedan coordinar, y en su caso realizar conjuntamente, acciones y ayudas directas o para la financiación. Asimismo, se contará con la participación activa de los agentes sociales y económicos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Herick Manuel Campos Arteseros y Antonio Gutiérrez Limones**, Diputados.—**Rafael Simancas Simancas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión de Transición Ecológica

161/003691

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en Comisión de Transición Ecológica, sobre ramblas y vertidos mineros a los pueblos de Sierra Minera y al Mar Menor.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 50

Exposición de motivos

La actividad minera desarrollada en la Sierra Minera La Unión-Cartagena es seguramente la primera fuente de contaminación medioambiental que ha conocido el Mar Menor. La actividad minera en la zona se remonta a la década de los 70, antes del inicio del ciclo urbanístico, y antes también del ciclo de agricultura intensiva que se impulsó con la construcción del trasvase Tajo-Segura.

Sin embargo, y a pesar de la suspensión administrativa temporal de labores de la minería en mayo de 1991, y a pesar de los compromisos de las empresas adjudicatarias, no se ha dado cumplimiento a la ejecución de los planes de restauración ambiental de los residuos mineros (tóxicos y peligrosos) y de los suelos afectados por estos mismos. Estas labores de restauración ambiental que deberían haber sido realizadas por la empresa, responsable Portman Golf, S.L., sucesora en las responsabilidades de la Compañía Minero Metalúrgica Peñarroya España, S.A., no ha realizado absolutamente nada debido a la inacción u omisión de la administración pública en su obligación de hacer cumplir al administrado la legislación ambiental.

Por consiguiente, durante los episodios lluviosos, la acción del agua solubiliza, erosiona y transporta los elementos potencialmente tóxicos que conforman los residuos minero-metalúrgicos, que acaban sedimentándose en la laguna del Mar Menor. En este sentido, se ha calculado que la tasa de erosión anual de estos residuos y suelos contaminados de la Sierra asciende a 2,1 kg/m² año, siendo su principal composición minerales químicamente reactivos que liberan metales pesados y metaloides (altamente tóxicos y dañinos para la salud pública) a los medios receptores; las masas de agua continental y marina y las masas de aire.

La dinámica de estos sedimentos en estas ramblas actúa de doble forma: En primer lugar, durante los episodios lluviosos como vehículo de transporte directo de los contaminantes a la laguna, culminando con la sedimentación de los residuos transportados en la ribera sur del Mar Menor y la contaminación de las aguas marinas con los metales pesados y de transición en solución. En segundo lugar, tras el descenso de los caudales de avenida se produce la sedimentación de los residuos en los cauces y lechos las ramblas, que con posterioridad son erosionados por la acción del viento afectando a los cultivos y poblaciones aledañas a sus cauces, provocándose un efecto multiplicador de la contaminación.

Debido a las características de los residuos sedimentados en el curso de las ramblas (principalmente su reducido tamaño de partícula) se provoca un efecto multiplicador de la contaminación, ya que cuando son erosionados por el viento se adentran hasta lo más profundo de las casas de los vecinos del Llano, El Estrecho y El Beal, si bien la contaminación no entiende de fronteras afectando incluso a poblaciones como los Nietos o el Algar, pueblos estos ubicados en las inmediaciones de las referidas ramblas.

Tal y como señalan investigaciones recientes, una de las singularidades de estos residuos, hasta ahora poco conocida, es su alta concentración en nitratos que, junto a los elevados contenidos de zinc, plomo, cadmio, arsénico etc., las aportaciones de nitratos a la laguna del Mar Menor a través de las ramblas son alarmantemente altas. De este modo, no sólo la agricultura contamina sus aguas con nitratos, sino que las ramblas de la sierra minera también aportan nitratos al Mar Menor. En concreto, la rambla del Llano del Beal o Rambla de Mendoza arrastraría hacia la laguna hasta 1.200 miligramos por kilo de nitratos procedentes de los restos de esta actividad minera. El dato es fruto de un estudio que realizó sobre los focos de contaminación que suponen los 22 millones de metros cuadrados de estériles depositados en la Sierra Minera, entre los que se encuentran, según el Instituto Geológico y Minero, 84 balsas de residuos, distribuidas por La Unión (27), Portmán (16), El Llano del Beal (13), El Gorguel (14) y Ponce (8). Residuos y suelos sobre los cuales no se ha realizado ninguna intervención de descontaminación.

Inexplicablemente, los suelos afectados por estos residuos y los propios residuos no están declarados como contaminados, a pesar de lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y su antecesora (Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos), así como en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados provocándose un importante daños sobre la salud pública y los ecosistemas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 51

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a, en coordinación con la Comunidad Autónoma de Murcia, poner en marcha un Plan de Intervención y Financiación Plurianual sobre las ramblas de la vertiente norte de la Sierra Minera La Unión-Cartagena (El Beal, Ponce, El Duende, Descargador, etc.) con el fin de minimizar los vertidos de residuos mineros al Mar Menor a través de las aguas de escorrentía y la erosión eólica de estos mismos materiales que afecta a los vecindarios de la Diputación de El Beal y otras poblaciones.

— Este Plan debería contener como medidas urgentes: el dragado de los residuos tóxicos y peligrosos retenidos en la red, diques de laminación y areneros de las referidas ramblas, la estabilización de sus márgenes y taludes y la descontaminación de los suelos afectados en el dominio público hidráulico.

— El Plan debería incluir también un programa de seguimiento anual para garantizar la eficacia de las medidas de intervención durante los episodios periódicos de lluvias.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de septiembre de 2018.—**Javier Sánchez Serna**, Diputado.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

161/003728

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, a iniciativa de doña Lucía Martín González y don Josep Vendrell Gardeñes, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley, para su debate en la Comisión de Transición Ecológica, relativa a la reforma del Bono Social Eléctrico.

Exposición de motivos

La Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, en su artículo 45 regula la condición de consumidores vulnerables. Igualmente, regula las condiciones en las cuales no podrá ser suspendido el suministro en dichos supuestos, más concretamente en su artículo 52. Todo ello, en consonancia con la Directiva 2009/72/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009 en la que se impelía a los Estados miembros a adoptar medidas que protejan a los consumidores vulnerables. En concreto esta Directiva, en su artículo 3, detalla la relación de obligaciones de servicio público y protección del cliente, con expresa referencia a la necesidad de definición del cliente vulnerable. La misma Directiva, por otra parte, alerta sobre el necesario cumplimiento de los requisitos de servicio público así como sobre la importancia de normas mínimas comunes, respetadas por todos los Estados miembros, que tengan en cuenta los objetivos de protección de los consumidores, seguridad del suministro, protección del medio ambiente y niveles equivalentes de competencia en todos los Estados miembros.

En relación a esto se hace imprescindible recordar que las obligaciones de servicio público y de protección al cliente establecidas en los apartados 7 y 8 del artículo 3 de la Directiva conectan directamente con el mandato constitucional dirigido a los poderes públicos de garantizar la defensa de los consumidores y personas usuarias (art. 51.1 CE).

Por todo lo anterior es necesario que de forma imperiosa se desarrolle un reglamento y se acometa una modificación de la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico, de 26 de diciembre, acorde a la Directiva 2009/72/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 13 de julio de 2009 sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se deroga la Directiva 2003/54/CE.

Las sucesivas iniciativas en la materia, con el beneplácito del PSOE, Ciudadanos y Partido Popular, han ido arrastrando las piernas para entorpecer y limitar el acceso a la protección que otorga la norma europea. Efecto directo de lo anterior es que sistemáticamente se ha regulado insuficientemente la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 52

protección a los consumidores vulnerables, incentivando las constantes trabas administrativas propuestas por los intereses de las grandes compañías. En definitiva, estos partidos no han liderado un modelo de protección que viniera a paliar la desastrosa configuración de los precios de la electricidad y las prácticas abusivas tantas veces puestas de manifiesto por el regulador energético.

En cambio, la legislación autonómica, sí ha regulado las condiciones de suspensión del suministro y la protección a consumidores vulnerables de forma más garantista. En particular, la Ley catalana 24/2015, de 29 de julio, creó un ámbito de protección referida a las personas y unidades familiares en situación de riesgo de exclusión residencial, también a efectos de protección contra la pobreza energética (art. 5, apartados 10 a 13), e introdujo una serie de medidas para luchar contra la pobreza energética (art. 6). Otras Comunidades Autónomas —como Aragón, con la Ley 9/2016, de 3 de noviembre, de reducción de la pobreza energética de Aragón, y la Comunidad Valenciana con la Ley 3/2017, de 3 de febrero, para paliar y reducir la pobreza energética (electricidad, agua y gas)— han aprobado leyes de protección contra la pobreza energética configurando las características y los requisitos del consumidor vulnerable.

El culmen de los despropósitos en la configuración del Bono Social Eléctrico lo supuso la última reforma del mismo auspiciada por Ciudadanos, Partido Popular y Partido Socialista. Una reforma que estaba encaminada al fracaso como ya denunciaron tanto la sociedad civil como nuestro Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Y lamentablemente, no estaba equivocado el análisis realizado en aquel momento de que la configuración propuesta era insuficiente y que ponía en riesgo de expulsión a buena parte de las personas con derecho al Bono Social Eléctrico.

Los datos facilitados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a fecha del vencimiento del plazo, que después fue prorrogado por el Partido Popular ante el fracaso absoluto de la reforma, fueron simplemente estremecedores. La información corroboraba que las cifras de personas acogidas al Bono Social que han solicitado la renovación eran alarmantemente bajas, ya que se han visto atrapadas en la tela de araña de los trámites administrativos reglamentados y en la ausencia de campañas publicitarias y de información. Todo ello, por desgracia, confirmando lo expuesto por nuestro Grupo Parlamentario en las alegaciones presentadas al Proyecto de Real Decreto.

Esto ha venido a confirmar un escándalo mayúsculo, puesto que la escalada de precios de la electricidad está ubicando en situación de pobreza energética cada vez a más personas, casi cinco millones en España. Pero más grave aún es que más del cincuenta por ciento de las personas acogidas al Bono Social no hayan renovado su derecho al mismo. Por tanto, de estos más de dos millones de personas en situación de vulnerabilidad, se calcula que más de un millón de ellas verán comprometidas las cantidades a descontar de sus facturas si el próximo día 8 de octubre no han renovado su derecho a descuentos en el recibo de la luz. El previsible anuncio de una nueva prórroga será un paliativo, pero resulta evidente que sin un cambio de concepto en la reglamentación del mismo la norma tropezará continuamente en los mismos errores, perpetuando e incrementando el número de personas en situación de pobreza energética y beneficiando en cambio a las grandes empresas eléctricas.

La insuficiente campaña de información ha sido uno de los motivos principales del fracaso anunciado, pero no la única, sobre todo vista la obligación que se impuso a las personas de renovar proactivamente su derecho, y en ausencia de una campaña institucional para explicar esta modificación normativa. Un mínimo desarrollo que buscara proteger a los consumidores y usuarios se habría preocupado de que todas las personas beneficiarias recibieran en su domicilio junto a cada factura durante este periodo, información clara, transparente e inteligible para una persona consumidora sin conocimientos técnicos específicos.

El impacto en la economía de muchas personas es y seguirá siendo importante. La confusión que generará puede convertirse en terreno abonado para que prácticas comerciales poco éticas se sigan extendiendo ante la situación de desprotección de muchas familias. Siendo así, tenemos de facto una reforma del Bono Social que no solo que no ha introducido protecciones suficientes a los consumidores vulnerables, sino que ha aumentado las cifras de pobreza energética, afirmación que ya es indudable a la luz de la realidad y los datos.

La cuestión de fondo es, en cambio, otra. Las dudas se ciernen sobre si es posible que tres partidos hayan acordado de forma fortuita una reglamentación lesiva para los consumidores vulnerables. El enfoque de liberalización del sector les conduce a querer garantizar la protección de un núcleo reducido de consumidores en situación de extrema pobreza, dejando fuera de esta protección a gran parte de las personas que deberían tener derecho a acogerse al Bono Social Eléctrico. Eso es así porque mayor parte

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 53

de las prácticas políticas parecer haber sido tendentes a favorecer el traspaso de clientes desde el mercado regulado al mercado libre, en un trasvase que tendencialmente ha venido a favorecer directamente el traspaso de clientes desde comercializadoras del oligopolio eléctrico en mercado regulado, denominadas comercializadoras de referencia, a comercializadoras del oligopolio eléctrico en mercado libre. Todo ello conduce a consolidar el poder de estas empresas en mercado y anular la posibilidad de competencia en el sector eléctrico.

Por los motivos expuestos, es necesaria la aprobación de una batería de medidas de protección a las personas consumidoras vulnerables de electricidad y que acaben con la pobreza energética en nuestro país, que sea financiado íntegramente por las empresas del sector eléctrico conforme a su volumen de facturación, y en definitiva que no sea una nueva tomadura de pelo para la ciudadanía, dejando de privilegiar los intereses de las empresas energéticas por encima de las personas consumidoras.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a realizar modificaciones normativas para garantizar que la regulación del Bono Social Eléctrico incorpore al menos los siguientes requisitos:

1. Incorporar el principio de precaución para que sea requisito necesario la autorización por parte de servicios sociales ante cualquier solicitud de interrupción de suministro a un consumidor acogido al Bono Social Eléctrico, situando al consumidor vulnerable en el centro del sistema de protección.

2. Garantizar un sistema de financiación que sea a cargo íntegro de las empresas del sector eléctrico, incluyendo todos los segmentos de su actividad, y asumiendo su coste proporcionalmente a su volumen de facturación.

3. Garantizar que el único criterio de adjudicación será la renta del hogar, aumentando el techo de ingresos hasta 1,75 veces el IPREM para una persona que resida sola, un 50 % más por cada menor de 14 años y un 25 % más por cada mayor de esa misma edad, y un 100 % más por cada consumidor electrodependiente.

4. Garantizar que los servicios sociales de las administraciones puedan realizar peticiones de renovación y/o inscripción en nombre de las personas que tengan derecho a acogerse al Bono Social Eléctrico.

5. Dotación de un fondo económico suficiente para el desarrollo por parte de los servicios públicos de las competencias en materia de pobreza energética.

6. Que la solicitud y concesión del mismo deberá ser automática, pudiendo ser presencial o telemática.

7. Permitir que las personas consumidoras en mercado libre puedan acogerse al Bono Social Eléctrico.

8. Reducir el IVA de la electricidad a los consumidores vulnerables, garantizando un abaratamiento de la factura para los consumidores acogidos al Bono Social Eléctrico.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de septiembre de 2018.—**Josep Vendrell Gardeñes, Yolanda Díaz Pérez, Jorge Luis Bail y Juan Antonio López de Uralde Garmendia**, Diputados.—**Lucía Martín González**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Comisión de Cultura y Deporte

161/003695

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa a la conmemoración del VIII Centenario de la Catedral de Burgos en 2021, para su debate en la Comisión de Cultura y Deporte.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 54

Exposición de motivos

El 20 de julio de 2021 se cumplirán 800 años de la colocación de la primera piedra de la catedral de Burgos por el rey Fernando III y el obispo don Mauricio. Con esta actuación se inició un proyecto constructivo de enorme singularidad y repercusión europea. Por una parte, este edificio se convirtió en la primera gran construcción del gótico clásico español, ligada a modelos franceses, y a la vez pasó a ser modelo de inspiración para muchos de los monumentos religiosos peninsulares de los siglos XIII y XIV.

Durante los siglos XV y XVI recibió importantes influencias de grandes centros artísticos europeos como el germano y el italiano, siendo una de las edificaciones en las que se produjo por primera vez la introducción del Renacimiento en España. La historia de este templo está jalonada por las intervenciones de grandes arquitectos de prestigio universal como el maestro Enrique, la familia Colonia, Diego de Siloe, Juan de Vallejo, etc., cuyas grandes actuaciones creadoras conformaron una basílica que sin solución de continuidad desarrolla todos los estilos artísticos desde el Gótico al Neoclasicismo.

La catedral de Burgos sobresale, igualmente, por la calidad, singularidad y variedad de sus colecciones de escultura, pintura, orfebrería, vidrieras, rejería y textiles, etc., destacando un nutrido conjunto de piezas procedentes de algunos de los grandes centros artísticos europeos como Flandes, Francia e Italia, lo que prueba la enorme capacidad que tuvo este templo como impulsor de las artes. Asimismo, la seo burgalesa es custodia de un riquísimo legado documental y bibliográfico, con documentos desde el siglo X hasta nuestros días, y de un importantísimo patrimonio musical basado en su rica colección de órganos y manuscritos musicales.

También es depositaria de un notable patrimonio inmaterial como escenario de grandes hechos históricos, siendo el lugar de enterramiento de destacados personajes ligados a la historia y la literatura española como Rodrigo Díaz de Vivar. Todos estos elementos, así como el que haya llegado hasta nuestros días la mayor parte de todo este inmenso legado histórico, hicieron que la UNESCO declarara a la catedral de Burgos como Patrimonio de la Humanidad en el año 1984.

Pero la catedral de Burgos, que se presenta como un magnífico ejemplo de conexiones de Castilla y León con Europa desde un punto de vista artístico, no solo debe entenderse como un gran edificio histórico. En la actualidad sigue siendo un centro vivo, lleno de actividad espiritual y cultural, con vocación de proyectarse en el siglo XXI.

Resulta de enorme satisfacción, la noticia del inicio de las actividades preparatorias de la conmemoración de los 800 años del comienzo de las obras de esta construcción, en un momento en que está a punto de completarse una amplia serie de restauraciones que vienen desarrollándose en las últimas décadas.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados manifiesta su reconocimiento a la conmemoración del VIII Centenario de la Catedral de Burgos en 2021 y su apoyo a la “Fundación VIII Centenario de la Catedral de Burgos”, encargada de poner en marcha dicho acontecimiento, con el objetivo de proyectar al resto del mundo la imagen de Burgos, de Castilla y León, y de España, a través de uno de sus bienes patrimoniales más señalados, contribuyendo a estrechar los lazos de vinculación cultural y espiritual entre distintos territorios nacionales e internacionales.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Igualdad

161/003696

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley, relativa al acceso laboral de la mujer en las cooperativas rurales y la aplicación de medidas para conseguir una igualdad real entre hombres y mujeres, para su debate en la Comisión de Igualdad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 55

Exposición de motivos

Actualmente un 25% de las mujeres pertenecen a la masa social de las cooperativas pertenecientes al sector primario. A pesar de representar una cuarta parte de las personas que las conforman, solo un 4% de ellas tienen voz y voto en los consejos de administración. El mercado laboral del medio rural está caracterizado por la segregación, siendo las mujeres las que ocupan las categorías laborales inferiores, en puestos de personal no cualificado y administrativo.

Estas desigualdades son exponenciales según aumenta el grado de ruralidad de los municipios. De las personas ocupadas en este sector, las mujeres ocupan el 78,5% del espacio, proporción que no queda representada en los altos cargos cooperativos.

Según las últimas cifras manejadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, existe una discriminación salarial de género en el ámbito rural. Las mujeres están sobrerrepresentadas en los rangos salariales entre los 400 € y los 1.000 €, mientras que los hombres lo hacen entre los 1.001 € y los 1.400 €.

Tampoco debe pasarse por alto, la magnitud del papel femenino en nuestros pueblos, claves en el desarrollo sostenible del medio rural, ya que suponen un 49,15% de estas poblaciones, asegurando el futuro de pequeños municipios que sin ellas estarían abocados a su desaparición.

Acudiendo al concepto de igualdad, nos encontramos que es un principio jurídico universal reconocido tanto en el texto constitucional español, como en los principales tratados internacionales sobre derechos humanos, como el de la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas en diciembre de 1979.

El principio de igualdad, es considerado como fundamental en el seno de la Unión Europea, desde la entrada en vigor del Tratado de Ámsterdam, firmado el 1 de mayo de 1999, en el que se reconoce la necesidad de «la igualdad entre hombres y mujeres y la eliminación de las desigualdades entre ambos», como objetivo integral en todas las políticas y acciones sociales comunitarias.

Refrendado en el artículo 111 del Tratado de Roma, se han desarrollado políticas comunitarias referentes a la igualdad de trato, con impronta propia suscrita en la Directiva 76/207/CEE, relativa a la aplicación del principio de igualdad en el acceso al empleo, a la formación y promoción profesional y a las condiciones de trabajo; y la Directiva 2004/113/CE, sobre aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en el acceso a bienes y servicios y su suministro, incorporadas en la Ley Orgánica 3/2007 para la igualdad efectiva, de 22 de marzo de 2007.

La actual Ley de Igualdad ha permitido un cierto avance hacia el equilibrio social; sin embargo, los resultados siguen siendo insuficientes en materias como: el empleo, donde la mujer sigue teniendo un papel irrelevante en los altos cargos; las pensiones de viudedad; o en asuntos tan relevantes como la conciliación laboral y familiar, materias donde la desigualdad de género se acentúa en el medio rural.

Para alcanzar la igualdad real, se requiere no solo del compromiso de los poderes públicos, sino también de la experiencia comunitaria puesta en marcha y de dotar a las mujeres de las herramientas necesarias para hacerlo.

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, en el ámbito de sus competencias, a:

1. Realizar informes y encuestas para conocer la situación real de la mujer en las empresas cooperativas del medio rural y su acceso al empleo en condiciones de igualdad entre hombres y mujeres.
2. Impulsar medidas que permitan que las mujeres, socias de las cooperativas agrarias, ocupen cargos de trascendencia en éstas, en igualdad de condiciones que los hombres.
3. Establecer los mecanismos necesarios que permitan la conciliación laboral y familiar en las áreas rurales.
4. Desarrollar campañas de concienciación en las áreas rurales en favor de las mujeres en el campo y fomentar la participación de las mujeres en las cooperativas agrarias.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

161/003697

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley para instar al Gobierno a estudiar la conveniencia de introducir cambios en la obtención del permiso de conducir, para su debate en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Exposición de motivos

Desde el inicio de la Legislatura, en el ámbito de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, se ha establecido la gran responsabilidad que tienen los conductores de todo tipo de vehículo en el uso seguro de las vías de circulación en nuestro país.

Asentado este principio, es necesario garantizar que quien asume la responsabilidad de controlar y conducir un vehículo por la vía pública ha de tener la pericia suficiente para no representar un peligro para el resto de los usuarios. Ello naturalmente implica habilidad y conocimientos teóricos que garanticen que es capaz de evaluar los riesgos de las distintas situaciones que se le pueden presentar durante la conducción y saber de forma clara como reaccionar ante determinadas situaciones.

Concretamente en el caso de las técnicas de conducción parece evidente que adquirirlas implica practicar y hoy quien no está en posesión de carnet de conducir no puede practicar el uso en la conducción si no es en determinadas circunstancias, es decir si no es bajo la tutela de personas acreditadas para acompañar al que pretende convertirse en conductor.

Tres de cada cuatro alumnos que se presentan al examen práctico de conducción suspenden en su primer intento. Este hecho pone en cuestión si los candidatos llegan a la prueba lo suficientemente preparados.

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

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a estudiar la conveniencia de exigir un número mínimo de clases presenciales tanto prácticas como teóricas a aquellas personas que quieren optar a superar los exámenes para acceder a la titularidad del carnet de conducir.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Dolors Montserrat Montserrat**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Derechos de la Infancia y Adolescencia

161/003692

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición no de Ley, para su debate y aprobación en la Comisión de Derechos de la Infancia y la Adolescencia, relativa a la toma de medidas que permitan asegurar que la justicia responde al interés superior del niño y de la niña.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 57

Exposición de motivos

En todos los procesos de toma de decisiones debe respetarse sistemática mente el derecho de las niñas, niños y adolescentes a ser escuchado (art. 12 CDN)¹. Este derecho a expresar su opinión libremente y a que se tenga debidamente en cuenta implica que se da a las niñas, niños y adolescentes una posibilidad genuina de expresarse en todos los asuntos que le afectan². Por tanto, estos contextos y entornos conlleva que:

- a) Se anime a expresar sus opiniones, que se respeten y se tomen en consideración estas en todas las situaciones que le afecten;
- b) Se dé la oportunidad de ser escuchado/a en toda acción judicial, administrativa o extrajudicial;
- c) Se permita, en función de su capacidad de desarrollo y con su consentimiento fundamentado, participar significativamente en la planificación, aplicación y evaluación de políticas y programas.

Todas las personas menores de edad tienen derecho a expresar sus opiniones en todos los procedimientos que les afecten y que sus opiniones se respeten de acuerdo con su capacidad evolutiva en función de su edad y madurez³.

No todas las niñas, niños y adolescentes cuentan con el mismo nivel de desarrollo y, en todo caso, este no se corresponderá al que puede tener una persona adulta. Su particular situación evolutiva, sus características personales o situaciones sufridas no incapacitan como interlocutores e interlocutoras protagonistas. En cambio, estas circunstancias sí exigen a las instituciones, organismos y servicios que estén adaptados para que, diligentemente, presten atención a las niñas, niños y adolescentes a la hora de tener en cuenta sus opiniones y escuchar, no como personas adultas, sino desde su capacidad, potencialidad y momento evolutivo.

Y específicamente es fundamental que el sistema de Justicia en España disponga de mecanismos de salvaguardia procesales adecuados a las necesidades de las niñas, niños y adolescentes. Entre esos mecanismos la Agencia de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (FRA)⁴ menciona la disponibilidad de salas de vistas adaptadas a las niñas, niños y adolescentes, el uso de sistemas de enlaces de vídeo o de grabación de sus testimonios, o la protección de sus datos personales frente a los medios de comunicación y al público.

Las principales recomendaciones desde la FRA están encaminadas al Derecho a ser escuchado y escuchada; el Derecho a la información; el Derecho a la protección de la vida privada y a la intimidad; y el Derecho a la no discriminación.

Por todo ello, nuestro Grupo Parlamentario Confederal formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar medidas que permitan asegurar que se respeta el principio del Interés Superior del Niño en las instituciones y para ello:

1. Establecer tribunales especializados para la infancia o estructuras especializadas, así como un sistema de profesionales del sistema jurídico competentes en materia de derechos de las niñas, niños y adolescentes y una justicia adaptada a ellos.
2. Definir la madurez de las niñas, niños y adolescentes para decidir de qué modo deben participar en los procedimientos judiciales.
3. Establecer garantías procesales para garantizar la participación de las niñas, niños y adolescentes como la adaptación del entorno donde tienen lugar las audiencias.
4. Garantizar el acceso a la asistencia jurídica gratuita incluyendo la posibilidad de acceder fácil y gratuitamente a representación legal a toda persona menor de edad.
5. Reducir la duración del procedimiento.
6. Proporcionar a profesionales normas y directrices sobre el modo de tomar declaración a las niñas, niños y adolescentes.

¹ Observación General n.º 12. El derecho del niño a ser escuchado.

² Observación General n.º 13. Derecho del niño a no ser objeto de ninguna forma de violencia.

³ Observación General n.º 9. Los derechos de los niños con discapacidad.

⁴ Informe Perspectives and experiences of children involved in judicial proceedings as victims, witnesses or parties in nine EU Member States. 2017.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 58

7. Utilizar espacios adaptados a la infancia en las audiencias.
8. Asegurar que una única persona es responsable de preparar, informar y apoyar al niño, niña o adolescente antes, durante y después de los procedimientos judiciales.
9. Asegurar que las instituciones que atiendan y presente servicios a la infancia y adolescencia garanticen:
 - a) La accesibilidad, es decir el fácil acceso económico, físico, emocional, cultural y social sin distinción ninguna.
 - b) La aceptabilidad. Además, todas las instalaciones, bienes y servicios deben respetar los valores culturales, las diferencias entre los géneros, la ética médica y ser aceptables tanto para las niñas, niños y adolescentes como para las comunidades en las que viven⁵.
 - c) La especialización. La formación específica sobre derechos y necesidades de las niñas, niños y adolescentes por parte de los profesionales en distintos ámbitos (educativo, sanitario, social, policial, judicial) y su reciclaje continuo.
 - d) La calidad. Que el acceso a los servicios y bienes debe ser adecuado, contar con personal capacitado, tener una metodología adaptada a la población a atender y a sus necesidades y garantizar que todas las niñas, niños y adolescentes tengan igualdad de oportunidades para beneficiarse de los servicios disponibles⁶.
 - e) La disponibilidad. Asegurar que se dota de presupuesto suficiente para garantizar la disponibilidad de los recursos adaptados necesarios.
 - f) La participación. Es responsabilidad de las instituciones y organismos promover las medidas oportunas para que atender y escuchar a las niñas, niños y adolescentes y tener en cuenta su relato y sus opiniones en los asuntos que les afectan.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de septiembre de 2018.—**Ángela Rodríguez Martínez**, Diputada.—**Ione Belarra Urteaga**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

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, 28 de septiembre de 2018.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Comisión de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

181/001258

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

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

Diputado don Carlos Rojas García

⁵ La Observación General n.º 4. La salud y el desarrollo de los adolescentes en el contexto de la Convención sobre los Derechos del Niño.

⁶ La Observación General n.º 4. La salud y el desarrollo de los adolescentes en el contexto de la Convención sobre los Derechos del Niño.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 59

Texto:

¿Cuál es el balance de la última comisión sectorial en materia de inmigración?

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Carlos Rojas García**, Diputado.

181/001259

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

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

Diputado don Carlos Rojas García

Texto:

¿Se ha producido ya la oferta que hizo el Gobierno el 30 de agosto sobre nuevas plazas de reubicación?

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Carlos Rojas García**, Diputado.

181/001260

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

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

Diputado don Carlos Rojas García

Texto:

¿Apoya el Gobierno la decisión de que el pasado 8 de agosto cien inmigrantes tuvieran que pernoctar en un barco de Salvamento Marítimo?

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Carlos Rojas García**, Diputado.

181/001261

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

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

Diputado don Carlos Rojas García

Texto:

¿Cómo valora la Ministra la orden del Gobierno de que la UME estableciera unas tiendas de campaña en el puerto de Motril, instalaciones que han sido puestas en cuestión por diversas organizaciones?

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Carlos Rojas García**, Diputado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 60

181/001262

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

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

Diputado don Carlos Rojas García

Texto:

¿Quién ha sido el responsable de cerrar el antiguo CATE de Motril porque sus instalaciones estaban obsoletas y no eran dignas de prestar un servicio público, que dos semanas después el Gobierno decidió reabrir, y cómo valora el Gobierno esta contradicción?

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de septiembre de 2018.—**Carlos Rojas García**, Diputado.

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, en relación con los escritos de retirada de las preguntas que a continuación se relacionan, ha adoptado el siguiente acuerdo: Aceptar la declaración de voluntad, teniendo por retirada la iniciativa de referencia, así como comunicarlo al Gobierno y al autor de la iniciativa y publicarlo en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de septiembre de 2018.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Núm. expte.: 184/011520.

Núm. registro: 102170.

Fecha registro: 9/24/2018.

Autor iniciativa: Hurtado Zurera, Antonio (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre medidas en consonancia con la sentencia del Tribunal Supremo que avala las ordenanzas municipales que cobran a las compañías eléctricas y de gas por las canalizaciones y torres eléctricas por el uso del suelo.

Núm. expte.: 184/017111.

Núm. registro: 102311.

Fecha registro: 9/25/2018.

Autor iniciativa: Simancas Simancas, Rafael (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre ausencia de miembros del Gobierno a la sesión plenaria del 20/09/2017.

Núm. expte.: 184/020924.

Núm. registro: 102182.

Fecha registro: 9/24/2018.

Autor iniciativa: Rodríguez García, Isabel (GS) Barreda Fontes, José María (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre inclusión en el Plan de Supresión y Mejora de pasos a nivel, de los pasos a nivel existentes en la provincia de Ciudad Real calificados como prioritarios.

Núm. expte.: 184/024897.

Núm. registro: 102171.

Fecha registro: 9/24/2018.

Autor iniciativa: Hurtado Zurera, Antonio (GS) Serrano Jiménez, María Jesús (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre contratación del proyecto del bypass de Almodóvar.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 61

- Núm. expte.: 184/024909.
Núm. registro: 102180.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Pérez Herraiz, Margarita (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre Plan de Cercanías para el Cantábrico.
- Núm. expte.: 184/025140.
Núm. registro: 102317.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Franquis Vera, Sebastián (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre intención del Gobierno de incrementar los Presupuestos de 2018 en promoción turística.
- Núm. expte.: 184/025361.
Núm. registro: 102317.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Franquis Vera, Sebastián (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre acciones que está desarrollando el Gobierno para que haya un turismo de calidad, con alta capacidad de poder adquisitivo, en nuestro país.
- Núm. expte.: 184/025373.
Núm. registro: 102317.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Franquis Vera, Sebastián (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre importe del gasto en viajes derivados de la actividad de los altos cargos y personal de la Secretaría de Estado de Turismo en los años 2012 a 2017.
- Núm. expte.: 184/025374.
Núm. registro: 102317.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Franquis Vera, Sebastián (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre importe del gasto en viajes derivados de la actividad de los altos cargos y personal de Paradores de Turismo en los años 2012 a 2017.
- Núm. expte.: 184/025449.
Núm. registro: 102180.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Pérez Herraiz, Margarita (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre reparto de 3,8 millones de euros para reforzar la sostenibilidad de las actividades pesqueras y acuícolas.
- Núm. expte.: 184/025697.
Núm. registro: 102322.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Palacín Guarné, Gonzalo (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de la construcción de áreas de colocación de cadenas en la N-230 en el tramo comprendido entre Pont de Suert y la Boca Sur del Túnel de Vielha.
- Núm. expte.: 184/025716.
Núm. registro: 102174.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Elorza González, Odón (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre obras pendientes de ejecutar por ADIF en el apeadero ferroviario de Legazpi (Gipuzkoa) para evitar nuevos atropellos mortales.

Núm. expte.: 184/025819.
Núm. registro: 102163.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De la Encina Ortega, Salvador Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre inversiones y plazos previstos para la recuperación ambiental y litoral de la desembocadura del río Guadiano en San Roque (Cádiz).

Núm. expte.: 184/026683.
Núm. registro: 102171.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Hurtado Zurera, Antonio (GS) Serrano Jiménez, María Jesús (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de la eliminación de la base de la Guardia Civil de Tráfico en Lucena y en Peñarroya, así como efectivos existentes, área de cobertura de las mismas y unidades de tráfico existentes en la provincia de Córdoba.

Núm. expte.: 184/026703.
Núm. registro: 102180.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Pérez Herraiz, Margarita (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre valoración de las posibilidades para la renovación del acuerdo pesquero de la Unión Europea con Marruecos, así como para mantener las posibilidades de pesca de los barcos españoles en dicho país.

Núm. expte.: 184/026706.
Núm. registro: 102176.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre desconocimiento del Gobierno de las actuaciones de la Fiscalía en relación a la trata de seres humanos para la explotación laboral.

Núm. expte.: 184/027168.
Núm. registro: 102157.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Bellido Acevedo, Pablo (GS) Heredia Díaz, Miguel Ángel (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre medidas previstas para reducir el número de víctimas mortales en nuestras carreteras.

Núm. expte.: 184/027172.
Núm. registro: 102157.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Bellido Acevedo, Pablo (GS) Heredia Díaz, Miguel Ángel (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de suprimir puntos negros de tráfico en el año 2018.

Núm. expte.: 184/027683.
Núm. registro: 102165.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: González Veracruz, María (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de la llegada del AVE a la Región de Murcia para el año 2018.

Núm. expte.: 184/027816.
Núm. registro: 102328.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: García Mira, Ricardo Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 63

Núm. expte.: 184/027885.
Núm. registro: 102170.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Hurtado Zurera, Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre denuncias y reclamaciones presentadas ante el Ministerio Fiscal sobre iDental.

Núm. expte.: 184/028111.
Núm. registro: 102180.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Pérez Herraiz, Margarita (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre gestiones previstas para que el sector del cerco gallego pueda mantener su actividad.

Núm. expte.: 184/028132.
Núm. registro: 102163.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De la Encina Ortega, Salvador Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de una nueva comisaría del Cuerpo Nacional de Policía en La Línea de la Concepción (Cádiz).

Núm. expte.: 184/028139.
Núm. registro: 102163.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De la Encina Ortega, Salvador Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de la construcción de un nuevo centro de internamiento de extranjeros en Algeciras (Cádiz).

Núm. expte.: 184/028361.
Núm. registro: 102323.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Serrano Jiménez, María Jesús (GS) Hurtado Zurera, Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre accidentes de tráfico en la variante de los Visos en la autovía A-4, a su paso por Córdoba capital.

Núm. expte.: 184/029257.
Núm. registro: 102325.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Lucio Carrasco, María Pilar (GS) Ramos Esteban, César Joaquín (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre nueva convocatoria de proceso selectivo para la cobertura de la plaza vacante de Director-Gerente del CAMF de Alcuéscar en Cáceres sin haber resuelto la anterior.

Núm. expte.: 184/029317.
Núm. registro: 102180.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Pérez Herraiz, Margarita (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre fecha prevista para autorizar al Ayuntamiento de Lugo a realizar las obras necesarias en A Volta da Viña.

Núm. expte.: 184/029543.
Núm. registro: 102173.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Rodríguez Hernández, Juana Amalia (GS) Cuello Pérez, Carmen Rocío (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre número de cuarteles de la Guardia Civil existentes en la provincia de Sevilla en diciembre de 2017, así como efectivos con los que cuentan actualmente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 64

Núm. expte.: 184/029544.
Núm. registro: 102173.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Rodríguez Hernández, Juana Amalia (GS) Cuello Pérez, Carmen Rocío (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre número de cuarteles de la Guardia Civil existentes en la provincia de Sevilla en diciembre de 2011, así como efectivos con los que contaban.

Núm. expte.: 184/029545.
Núm. registro: 102181.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Pérez Herraiz, Margarita (GS) Palacín Guarné, Gonzalo (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre justificación de la actuación sobre el sector agrícola para reducir las emisiones de amoníaco, así como de la modificación de la condicionalidad que deben cumplir los beneficiarios que reciban pagos directos para mejorar la calidad del aire.

Núm. expte.: 184/029653.
Núm. registro: 102162.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Campos Arteseros, Herick Manuel (GS) Blanquer Alcaraz, Patricia (GS) Rallo Lombarte, Artemi (GS) Císcar Casabán, Ciprià (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre puesta en marcha del proyecto de reordenación de la infraestructura hidráulica de la huerta y red de saneamiento del área metropolitana de la Huerta de Valencia.

Núm. expte.: 184/029654.
Núm. registro: 102159.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Blanquer Alcaraz, Patricia (GS) Campos Arteseros, Herick Manuel (GS) Rallo Lombarte, Artemi (GS) Císcar Casabán, Ciprià (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre fecha prevista para la puesta en marcha de manera continuada el trasvase Júcar-Vinalopó, así como medidas para dar una solución al problema de filtraciones en la balsa de San Diego.

Núm. expte.: 184/029696.
Núm. registro: 102163.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De la Encina Ortega, Salvador Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre traslado de la sala del 091 de la Policía Nacional en La Línea de la Concepción y Algeciras a Cádiz.

Núm. expte.: 184/029697.
Núm. registro: 102331.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: García Mira, Ricardo Antonio (GS) Cancela Rodríguez, Pilar (GS) De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS) Pérez Herraiz, Margarita (GS) Meijón Couselo, Guillermo Antonio (GS) Galovart Carrera, María Dolores (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre información sobre el personal de los centros penitenciarios.

Núm. expte.: 184/029762.
Núm. registro: 102163.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De la Encina Ortega, Salvador Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre causas por las que se están produciendo colas en la verja de La Línea de la Concepción con Gibraltar, así como medidas previstas para evitarlas, ya que producen situaciones inaceptables en un paso fronterizo de esta importancia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 65

Núm. expte.: 184/029907.
Núm. registro: 102163.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De la Encina Ortega, Salvador Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre opinión del Ministro del Interior acerca de si el déficit de plantillas en las unidades de Policía Judicial de las dos comandancias de la Guardia Civil de Cádiz y Algeciras en un 40% desde el año 2012 a 2018 puede haber afectado la lucha contra la delincuencia organizada y el narcotráfico en la provincia de Cádiz.

Núm. expte.: 184/029908.
Núm. registro: 102163.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De la Encina Ortega, Salvador Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de reponer a Algeciras y Jerez el desmantelamiento en el año 2013 del GRECO (Grupo Respuesta Especial para el Crimen Organizado).

Núm. expte.: 184/029941.
Núm. registro: 102172.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Rallo Lombarte, Artemi (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de declarar como Bien de Interés Público las 240 casas que se encuentran en primera línea de playa de Nules afectadas por la Ley de Costas, así como de otorgarles una concesión administrativa de suelo público.

Núm. expte.: 184/029994.
Núm. registro: 102323.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Serrano Jiménez, María Jesús (GS) Hurtado Zurera, Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre nuevo cuartel de la Guardia Civil de Puente Genil.

Núm. expte.: 184/030052.
Núm. registro: 102180.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Pérez Herraiz, Margarita (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre reparación y mantenimiento de la N-642 a su paso por la provincia de Lugo.

Núm. expte.: 184/030152.
Núm. registro: 102176.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre valoración de los datos publicados por Eurostat de 2016 que arrojan que la mitad de las personas desempleadas en España vive en riesgo de pobreza, así como medidas previstas para superar dicha situación.

Núm. expte.: 184/030155.
Núm. registro: 102327.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Galeano Gracia, Óscar (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre subastas de las bandas de frecuencias del espectro de radio de 1,5, 3,6 y 26 Ghz.

Núm. expte.: 184/030633.
Núm. registro: 102160.
Fecha registro: 9/24/2018.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 66

Autor iniciativa: Blanquer Alcaraz, Patricia (GS) Campos Arteseros, Herick Manuel (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre inversiones y obras de mantenimiento realizadas en los centros penitenciarios de la provincia de Alicante desde el año 2011, así como previstas para el año 2018.

Núm. expte.: 184/030660.

Núm. registro: 102157.

Fecha registro: 9/24/2018.

Autor iniciativa: Bellido Acevedo, Pablo (GS) Heredia Díaz, Miguel Ángel (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones a corto plazo acerca de instalar pantallas antisónicas en el término municipal de Rincón de la Victoria, para reducir los niveles de ruido en las urbanizaciones próximas a la carretera nacional.

Núm. expte.: 184/030732.

Núm. registro: 102313.

Fecha registro: 9/25/2018.

Autor iniciativa: Zaragoza Alonso, José (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre españoles fallecidos fuera de España que han sido repatriados sus restos, así como ayudas del Gobierno para dichas acciones.

Núm. expte.: 184/030742.

Núm. registro: 102314.

Fecha registro: 9/25/2018.

Autor iniciativa: Antón Cacho, Javier (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre ejecución del tramo de la autovía A-11 «Los Rábanos-La Mallona».

Núm. expte.: 184/030745.

Núm. registro: 102314.

Fecha registro: 9/25/2018.

Autor iniciativa: Antón Cacho, Javier (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de la ejecución del tramo correspondiente a la conexión entre la A-15 y la A-11 «Los Rábanos-Fuensaúco».

Núm. expte.: 184/030757.

Núm. registro: 102324.

Fecha registro: 9/25/2018.

Autor iniciativa: Tundidor Moreno, Victoria Begoña (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre agresiones de internos conflictivos de la cárcel de Alhaurín de la Torre en Málaga.

Núm. expte.: 184/031058.

Núm. registro: 102160.

Fecha registro: 9/24/2018.

Autor iniciativa: Blanquer Alcaraz, Patricia (GS) Campos Arteseros, Herick Manuel (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de la privatización de la empresa pública ACUAMED o la Mancomunidad de los Canales del Taibilla.

Núm. expte.: 184/031183.

Núm. registro: 102178.

Fecha registro: 9/24/2018.

Autor iniciativa: De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS) Cruz Rodríguez, Manuel (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre profesores asociados contratados por las universidades españolas, así como medidas previstas para dar solución a los casos contratados en fraude de ley y evitar que se siga produciendo dicha situación.

Núm. expte.: 184/031876.

Núm. registro: 102326.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 67

Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Jiménez Tortosa, Juan (GS) Ferrer Tesoro, Sonia (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de la construcción de una desalobrador en El Ejido, Balsa del Sapo, Cañada de las Norias, así como situación en que se encuentra el expediente.

Núm. expte.: 184/032012.
Núm. registro: 102157.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Bellido Acevedo, Pablo (GS) Heredia Díaz, Miguel Ángel (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de incrementar la velocidad de 80 a 90 km/h desde Casabermeja a Málaga y en algunos puntos de la A-7 como en Marbella.

Núm. expte.: 184/032041.
Núm. registro: 102323.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Serrano Jiménez, María Jesús (GS) Hurtado Zurera, Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre medidas previstas ante el malestar entre los propietarios afectados por el proyecto de restauración ambiental e integración urbana y paisajista del tramo alto del río Cabra.

Núm. expte.: 184/032177.
Núm. registro: 102180.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Pérez Herraiz, Margarita (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre traspaso de las posibilidades de pesca de anchoa del cerco gallego del año pasado no utilizadas, así como modificación de la gestión de posibilidades de pesca para evitar que las gestiones administrativas no vayan al ritmo de las posibilidades de pesca.

Núm. expte.: 184/032245.
Núm. registro: 102170.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Hurtado Zurera, Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre instrucciones sobre el ondeo de la bandera nacional en los recintos militares en la Semana Santa.

Núm. expte.: 184/032298.
Núm. registro: 102166.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: González Veracruz, María (GS) Heredia Díaz, Miguel Ángel (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre motivos por los que no atiende el Gobierno a la propuesta del FMI de que España destine más ayudas directas a la I+D.

Núm. expte.: 184/032357.
Núm. registro: 102180.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Pérez Herraiz, Margarita (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de autorizar por la Confederación Miño-Sil la ejecución del proyecto de obras en el Ponte Ribeira, en Sarria.

Núm. expte.: 184/032599.
Núm. registro: 102180.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Pérez Herraiz, Margarita (GS).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 68

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre recursos presentados a la Agencia Tributaria solicitando la anulación de la liquidación provisional del IRPF en los que el contribuyente alega y justifica que la transmisión fue gratuita sin contraprestación.

Núm. expte.: 184/032658.

Núm. registro: 102319.

Fecha registro: 9/25/2018.

Autor iniciativa: Ferrer Tesoro, Sonia (GS) Jiménez Tortosa, Juan (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre medidas previstas ante la no inclusión de la línea de alta tensión Ribina-Baza-Caparacena para compensar los continuos cortes eléctricos y la falta de potencia y de capacidad para el desarrollo de las comarcas, especialmente la de Almazora en Almería.

Núm. expte.: 184/032659.

Núm. registro: 102326.

Fecha registro: 9/25/2018.

Autor iniciativa: Jiménez Tortosa, Juan (GS) Ferrer Tesoro, Sonia (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre motivos de la no inclusión de la línea de alta tensión Ribina-Baza-Caparacena en el Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020.

Núm. expte.: 184/032670.

Núm. registro: 102317.

Fecha registro: 9/25/2018.

Autor iniciativa: Franquis Vera, Sebastián (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre nombramientos de alta dirección, tiempo de contratación e importe de sus salarios realizados en Paradores de Turismo de España S.A. entre los años 2012 y 2018.

Núm. expte.: 184/032674.

Núm. registro: 102317.

Fecha registro: 9/25/2018.

Autor iniciativa: Franquis Vera, Sebastián (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre publicación por la Presidenta-Consejera Delegada de Paradores de Turismo de España de la declaración de sus actividades, bienes e intereses en la página web de Paradores.

Núm. expte.: 184/032675.

Núm. registro: 102317.

Fecha registro: 9/25/2018.

Autor iniciativa: Franquis Vera, Sebastián (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre altos cargos de Paradores de Turismo de España que se han hospedado en paradores con sus familias, así como importe de dicho hospedaje.

Núm. expte.: 184/032676.

Núm. registro: 102317.

Fecha registro: 9/25/2018.

Autor iniciativa: Franquis Vera, Sebastián (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre presentación por la Presidenta-Consejera Delegada de Paradores de Turismo de España de la declaración de sus actividades, bienes e intereses.

Núm. expte.: 184/032730/0003.

Núm. registro: 104038.

Fecha registro: 28/09/2018.

Autor iniciativa: Díaz Trillo, José Juan (GS) González Bayo, Josefa Inmaculada (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre cuantía de los daños y medidas previstas en los municipios costeros de la provincia de Huelva afectados por los temporales Enma y Félix.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 69

Núm. expte.: 184/032764.
Núm. registro: 102161.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Blanquer Alcaraz, Patricia (GS) Serrano Jiménez, María Jesús (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre puestos de trabajo creados y cubiertos al margen de lo establecido en la Relación de Puestos de Trabajo de los centros penitenciarios, así como funcionarios con asignación temporal existentes en los mismos como consecuencia del cumplimiento de sentencias desfavorables a la Administración derivadas de procesos contenciosos y centros en los que se encuentran.

Núm. expte.: 184/032769.
Núm. registro: 102330.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: García Mira, Ricardo Antonio (GS) De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre formación ocupacional.

Núm. expte.: 184/032771.
Núm. registro: 102180.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Pérez Herraiz, Margarita (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de incluir el ramal a Galicia del Corredor Atlántico de Ferrocarril para las autopistas ferroviarias.

Núm. expte.: 184/032831.
Núm. registro: 102165.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: González Veracruz, María (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre opinión del Gobierno acerca de si los gerentes del CNIC y el CNIIO tienen las suficientes garantías jurídicas, tras la aprobación del Real Decreto-ley 14/2017, de 6 de octubre, para asumir la firma de los contratos concatenados.

Núm. expte.: 184/032920.
Núm. registro: 102172.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Rallo Lombarte, Artemi (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre catálogo y distribución territorial de la plantilla de guardias civiles y de policías nacionales que desempeñan sus funciones en activo en la provincia de Castellón, así como vacantes existentes desde el año 2014.

Núm. expte.: 184/033052.
Núm. registro: 102170.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Hurtado Zurera, Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre explotación de la cafetería del Valle de los Caídos.

Núm. expte.: 184/033053.
Núm. registro: 102170.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Hurtado Zurera, Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre actos religiosos y servicios de hospedería gestionados por la Comunidad benedictina de la Abadía del Valle de los Caídos, así como recaudación en los últimos cinco años.

Núm. expte.: 184/033054.
Núm. registro: 102170.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Hurtado Zurera, Antonio (GS).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 70

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre acceso a la cripta del Valle de los Caídos, así como restos cadavéricos de personas existentes en dicha cripta y extracción de los mismos.

Núm. expte.: 184/033096.

Núm. registro: 102180.

Fecha registro: 9/24/2018.

Autor iniciativa: Pérez Herraiz, Margarita (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre trasposición de la Directiva 59/2013 que regula la protección contra la exposición a radiaciones ionizantes entre las que se encuentran las del gas Radón.

Núm. expte.: 184/033245.

Núm. registro: 102176.

Fecha registro: 9/24/2018.

Autor iniciativa: De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre cumplimiento por la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social de sus obligaciones de verificar el funcionamiento regular de las mutuas.

Núm. expte.: 184/033246.

Núm. registro: 102176.

Fecha registro: 9/24/2018.

Autor iniciativa: De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre fiscalización de los procedimientos de gestión y control de los deudores por prestaciones de las Mutuas Colaboradoras con la Seguridad Social, ejercicio 2015.

Núm. expte.: 184/033248.

Núm. registro: 102179.

Fecha registro: 9/24/2018.

Autor iniciativa: De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS) González Bayo, Josefa Inmaculada (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre control del tiempo de trabajo por la Inspección de Trabajo para la garantía de la calidad del empleo.

Núm. expte.: 184/033263.

Núm. registro: 102318.

Fecha registro: 9/25/2018.

Autor iniciativa: Ferrer Tesoro, Sonia (GS) García Mira, Ricardo Antonio (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre valoración y previsiones acerca de las políticas de adaptación y mitigación del cambio climático para atender y dar respuesta a las necesidades y a los derechos de colectivos especialmente vulnerables al mismo, como es el caso de la infancia.

Núm. expte.: 184/033264.

Núm. registro: 102169.

Fecha registro: 9/24/2018.

Autor iniciativa: Guinart Moreno, Lidia (GS) Meijón Couselo, Guillermo Antonio (GS) Cruz Rodríguez, Manuel (GS) Fernández Díaz, Jesús María (GS) García Mira, Ricardo Antonio (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre regulación de la titulación de Grado en Psicología.

Núm. expte.: 184/033636.

Núm. registro: 102179.

Fecha registro: 9/24/2018.

Autor iniciativa: De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS) González Bayo, Josefa Inmaculada (GS).

Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre actuaciones de la Inspección de Trabajo realizadas para el control del cumplimiento de las medidas alternativas a la contratación de trabajadores con discapacidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 71

Núm. expte.: 184/033656.
Núm. registro: 102176.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre crecimiento de trabajadores autónomos en Galicia y control de su legalidad.

Núm. expte.: 184/033716.
Núm. registro: 102170.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Hurtado Zurera, Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre motivos por los que los productos femeninos son más caros que los masculinos, así como medidas para luchar contra la denominada «tasa rosa».

Núm. expte.: 184/033739.
Núm. registro: 102323.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Serrano Jiménez, María Jesús (GS) Hurtado Zurera, Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre reconocimiento de Utilidad Pública de la asociación APANNEDIS de Palma del Río (Córdoba).

Núm. expte.: 184/033807.
Núm. registro: 102167.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: González Veracruz, María (GS) Fernández Díaz, Jesús María (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre número de personal técnico e investigador que trabaja en los distintos centros del Instituto de Salud Carlos III, así como contratos de carácter estable y temporal y producción científica realizada por dichos centros desde el año 2012 y medidas previstas para corregir las deficiencias en la gestión denunciadas por personal investigador de los mismos.

Núm. expte.: 184/033813.
Núm. registro: 102176.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre valoración de los datos de la EPA en relación al empleo que se crea, así como actuaciones para recuperar el nivel de horas trabajadas, fomentar el trabajo a tiempo completo y erradicar el trabajo injustificado por horas.

Núm. expte.: 184/033814.
Núm. registro: 102176.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre motivo para que la recaudación por la contingencia de desempleo no se destine a dar cobertura a las personas desempleadas teniendo en cuenta los niveles de desprotección, así como destino de las partidas correspondientes a prestaciones y subsidios de desempleo.

Núm. expte.: 184/034107/0001
Núm. registro: 102176.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de la reducción de la tarifa ferroviaria en el trayecto Ourense-Santiago-A Coruña, así como de incrementar la frecuencia de los trenes Ourense-Santiago en horario de mañana.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 72

Núm. expte.: 184/034133.
Núm. registro: 102160.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Blanquer Alcaraz, Patricia (GS) Campos Arteseros, Herick Manuel (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de prorrogar las concesiones de las casas ubicadas en la Playa Babilonia en Guardamar del Segura (Alicante), así como de acondicionar la playa y garantizar su uso público en condiciones de seguridad.

Núm. expte.: 184/034302.
Núm. registro: 102313.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Zaragoza Alonso, José (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre requisita de prendas de vestir por agentes de la Policía Nacional en la final de la Copa del Rey 2018 en el Estadio Wanda Metropolitano.

Núm. expte.: 184/034324.
Núm. registro: 102174.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Elorza González, Odón (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre supresión del Ducado de Franco.

Núm. expte.: 184/034521.
Núm. registro: 102320.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Merchán Mesón, Carlota (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre número de personas refugiadas que se han reasentado en España entre el 1 de enero y el 30 de abril del año 2018 en el marco del Programa Nacional de Reasentamiento de Refugiados en España aprobado por el Consejo de Ministros del 29/12/2017, así como calendario de llegada de dichas personas.

Núm. expte.: 184/034578.
Núm. registro: 102177.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De Frutos Madrazo, María del Rocío (GS) Ferrer Tesoro, Sonia (GS) Jiménez Tortosa, Juan (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre solución de los problemas informáticos que presenta el SEPE de Almería, que dejaron en el año 2017 a los trabajadores del manipulado sin cobrar sus prestaciones por desempleo.

Núm. expte.: 184/034580.
Núm. registro: 102320.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Merchán Mesón, Carlota (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre estado de negociación con los trabajadores de la resolución de movilidad para los responsables de programas de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID).

Núm. expte.: 184/034706.
Núm. registro: 102165.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: González Veracruz, María (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre medidas y actuaciones previstas para aplicar las Recomendaciones específicas por país (REP) del año 2018 de la Comisión Europea y para incrementar la inversión pública en I+D+i.

Núm. expte.: 184/034758.
Núm. registro: 102324.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 73

Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Tundidor Moreno, Victoria Begoña (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre motivos por los que los productos de higiene femenina son más caros que los masculinos.

Núm. expte.: 184/035382.
Núm. registro: 102322.
Fecha registro: 9/25/2018.
Autor iniciativa: Palacín Guarné, Gonzalo (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre previsiones acerca de la modificación de la normativa reguladora del Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) para que el Estado o las administraciones de él dependientes estén sujetos al citado impuesto en los supuestos de reversión de las centrales hidroeléctricas, así como medidas para compensar la pérdida de ingresos de los Ayuntamientos con dicha reversión.

Núm. expte.: 184/035432.
Núm. registro: 102163.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: De la Encina Ortega, Salvador Antonio (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre causas por las que se están produciendo colas en la verja de La Línea de la Concepción con Gibraltar, así como medidas previstas para evitarlas ya que producen situaciones inaceptables en un paso fronterizo de esta importancia.

Núm. expte.: 184/035531/0003.
Núm. registro: 104037.
Fecha registro: 28/09/2018.
Autor iniciativa: Díaz Trillo, José Juan (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre solicitud de entrevistas por las autoridades locales y provinciales de Huelva con el Ministro para tratar asuntos relacionados con las infraestructuras imprescindibles para el desarrollo social y económico de dicha provincia.

Núm. expte.: 184/035656.
Núm. registro: 102158.
Fecha registro: 9/24/2018.
Autor iniciativa: Bellido Acevedo, Pablo (GS).
Objeto iniciativa: Retirada de su pregunta sobre servicio de las cámaras de tráfico en las carreteras de la provincia de Valencia.

184/035681

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

(184) Pregunta al Gobierno con respuesta escrita.

Autor: Campos Arteseros, Herick Manuel (GS).
Blanquer Alcaraz, Patricia (GS).
Císcar Casabán, Cipriá (GS).
Rallo Lombarte, Artemi (GS).

Retirada de su pregunta sobre valoración del informe elaborado por la Asociación Valenciana de Empresarias sobre «Estado actual del corredor ferroviario del Mediterráneo tramo a tramo» (entre la frontera francesa y Algeciras).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 428

9 de octubre de 2018

Pág. 74

Acuerdo:

Teniendo en cuenta la corrección de error contenida en el escrito número de registro 103963, aceptar la declaración de voluntad, teniendo por retirada la iniciativa de referencia, así como comunicarlo al Gobierno y a los autores de la iniciativa y publicarlo en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de septiembre de 2018.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

Nota.—La iniciativa de referencia fue publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 385, de 6 de julio de 2018.

cve: BOCG-12-D-428