

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 474

9 de junio de 2014

Pág. 10

Esta subida de 13 puntos ha representado para el sector un durísimo varapalo que ha contribuido al cierre de muchos de estos establecimientos que han visto como las ventas caían hasta un 30%.

Hay que recordar que, aunque las flores y plantas vivas no son un bien de primera necesidad, si son productos perecederos que deberían ser englobados en el tipo de IVA reducido y tener en cuenta las inversiones, el trabajo y los efectos que derivan de toda su cadena productiva desde el inicio del producto hasta la llegada a los consumidores.

Además, el tejido empresarial, la producción, el transporte y los puestos de trabajo que genera el sector de la flor ronda los 100.000 trabajadores y trabajadoras.

En enero de este mismo año 2014, el Gobierno anunció la rebaja impositiva del 21% al 10% en las transacciones de objetos de arte como medida para incentivar su consumo aludiendo a que es muy importante para la economía española.

Desde nuestro punto de vista, el sector de la flor y las plantas es relevante desde el punto de vista numérico y desde el punto de vista social ya que, como hemos apuntado, no solo emplea a unas 100.000 personas sino que está compuesto básicamente por pequeñas cooperativas de invernaderos en su producción y por un pequeño y mediano comercio que dinamiza la economía en casi todas las poblaciones del país.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a volver a aplicar el tipo reducido del IVA del 10% en el sector de las flores y plantas vivas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de mayo de 2014.—**Laura Carmen Seara Sobrado, Pilar Grande Pesquero y Antonio Hurtado Zurera**, Diputados.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión de Fomento

161/002813

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre paralización de la clausura de apeaderos en la línea férrea Granada-Bobadilla y puesta en marcha de un plan ferroviario para el desarrollo económico granadino, para su debate en la Comisión de Fomento.

Al parecer el próximo 1 de junio, ADIF tiene la intención de proceder a la clausura de varios apeaderos de la línea Granada-Bobadilla, entre los que podríamos destacar los de Riofrío, Huétor-Tájar y Láchar-Íllora. Esta decisión tendrá una primera consecuencia inmediata y será que los grupos que demandan una parada especial, sobre todo escolares que realizan actividades de introducción al ferrocarril, ya no podrán solicitar estas paradas. Esta última cuestión afecta principalmente a los escolares que realizan con cierta frecuencia excursiones a Riofrío.

Por otro lado, se cerrará una puerta casi definitiva a la implantación de un servicio ferroviario de cercanías entre Loja, Granada y Guadix, propuesta realizada por distintos colectivos ciudadanos en numerosas ocasiones como por ejemplo lo agrupados en el Manifiesto en Defensa del Ferrocarril en Granada. Estos colectivos de ciudadanos además temen que la conversión de estos apeaderos en meros puntos kilométricos tenga consecuencias negativas a nivel de conservación del patrimonio histórico ferroviario, ya que se pueden justificar demoliciones de edificios centenarios aduciendo falta de uso ferroviario, mal estado de conservación o deficientes condiciones de seguridad.

Desde nuestro Grupo Parlamentario defendemos el diseño de un plan de necesidades ferroviarias a medio plazo que ofrezca soluciones reales a los ciudadanos y que articule el desarrollo económico granadino. Hasta el momento, solo hay preocupación por la llegada de la alta velocidad pero se está obviando por completo de este debate a los servicios de cercanías y media distancia, así como a las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 474

9 de junio de 2014

Pág. 11

mercancías y las terminales intermodales de transporte. Mientras se espera la llegada de la alta velocidad, el tren normal y sus instalaciones se están desmantelando porque los ciudadanos han sido expulsados y siguen siendo expulsados del ferrocarril hacia otros modos de transporte menos sostenibles.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar las medidas oportunas, para que se proceda de forma urgente a la paralización de la próxima clausura de los apeaderos de la línea ferroviaria Granada-Bobadilla y que se articule a medio plazo un plan ferroviario útil para el desarrollo económico granadino, que teniendo en cuenta las terminales intermodales de transporte cubra tanto la prestación de los servicios de cercanías y media distancia, como los de mercancías.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de mayo de 2014.—**Ascensión de las Heras Ladera**, Diputada.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

161/002818

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley para el impulso de la construcción de la estación intermodal de Lugo y de la línea de alta velocidad entre Lugo y Ourense, para su debate en la Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

La provincia de Lugo necesita dotarse de una conexión ferroviaria que una la capital provincial con Ourense mediante una línea de altas prestaciones que permita el flujo de pasajeros y mercancías con el resto de la península. Es una necesidad y es una demanda unánime de la sociedad lucense.

A lo largo de los últimos años se han presentado distintos proyectos de modernización. La reforma proyectada de acuerdo a la declaración de impacto ambiental solicitada en el año 2003 se correspondía con un trazado de vía única que no permitía velocidades de más de 160 km/h. Se trataba, por tanto, de una línea fuera de los estándares de alta velocidad.

El ejemplo manifiesto lo constituye el tramo entre Os Peares y Ourense, en el que no se planteaba realizar modificaciones, de forma que se dejaba el trazado con vía única y los radios de curva de finales del siglo XIX, no preparados para velocidades superiores a los 70 km/h.

Superando ese proyecto, el Gobierno socialista decidió en el año 2009 modificar este trazado para adecuar esta línea a estándares de alta velocidad ferroviaria. Entonces, el Ministerio de Fomento proyectó un nuevo trazado para velocidades superiores a los 250 km/h, con doble vía electrificada en todo su recorrido y apta para permitir tráfico mixto de viajeros y mercancías.

En el año 2006, el Gobierno socialista inició ya las obras de la Variante de A Pobra de San Xiao. Y a mediados de noviembre de 2011 adjudicó los contratos para la redacción de los proyectos constructivos de los tres subtramos en que se ha dividido la conexión entre Monforte y A Pobra de San Xiao. En el momento del cambio de Gobierno, el resto de la línea se encontraba en estudio informativo, salvo la Variante de Canabal, también en proyecto.

Sin embargo, tras el cambio de Gobierno hemos asistido a la congelación de este proyecto y a la paralización de las obras de la Variante de A Pobra de San Xiao. De hecho, el pasado mes de marzo, la prensa lucense se hacía eco de la paralización total de las obras de la Variante. Una Variante que se encontraba ejecutada al 71% en el momento del cambio de Gobierno.

No es la única noticia negativa que ha recibido Lugo en los últimos meses, porque el Gobierno también ha desechado la construcción de la estación intermodal de la capital provincial.

En agosto del año 2010, y fruto del acuerdo entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia y el Ayuntamiento de Lugo, se decidió la construcción de una estación intermodal en la capital lucense en la que confluyesen los distintos modos de transporte y que diese respuesta a las nuevas necesidades generadas por la llegada de la alta velocidad.