



BOLETÍN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

SECCION CORTES GENERALES

X LEGISLATURA

Serie A:
ACTIVIDADES PARLAMENTARIAS

27 de marzo de 2012

Núm. 31

ÍNDICE

Páginas

Control de la acción del Gobierno

PROPOSICIONES NO DE LEY/MOCIONES

Comisión Mixta para la Unión Europea

161/000442 (CD)	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la mejora de las condiciones de seguridad de los buques de cruceros, como consecuencia del accidente sufrido por el buque «Costa Concordia»	2
663/000006 (S)		
161/000461 (CD)	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el desarrollo de las infraestructuras energéticas necesarias para la integración de España en el mercado único europeo	4
663/000007 (S)		
161/000462 (CD)	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la necesidad de un protocolo de seguridad europeo para la prevención tecnológica derivada de fenómenos naturales solares	5
663/000008 (S)		

CONTROL DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIONES NO DE LEY/MOCIONES

Comisión Mixta para la Unión Europea

161/000442 (CD)
663/000006 (S)

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto al asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión.

Autor: Grupo Parlamentario Socialista.

Proposición no de Ley sobre la mejora de las condiciones de seguridad de los buques de cruceros, como consecuencia del accidente sufrido por el buque «Costa Concordia».

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, y entendiendo que es la Comisión Mixta la que insta al Gobierno a la adopción de las medidas correspondientes, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión Mixta para la Unión Europea. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno, al Senado, al Grupo proponente y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de marzo de 2012.—P. D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Manuel Alba Navarro**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa, para presentar, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la siguiente Proposición no de Ley sobre la mejora de las condiciones de seguridad de los buques de cruceros, como consecuencia del accidente sufrido por el buque «Costa Concordia», para su debate en la Comisión Mixta para la Unión Europea.

Exposición de motivos

En los últimos años del siglo XIX, con la generalización del transporte marítimo como medio de emigración, se sucedieron una serie de siniestros marítimos que pusieron en evidencia la insuficiencia de la normativa internacional en materia de seguridad marítima vinculada tanto a los requisitos técnicos en la construcción como en la propulsión. El buque «London», buque de pasaje británico, que se hundió en 1866 con la muerte de doscientas personas, desencadenó una normativa de exigencias que se conoció en 1894 como la *Merchant Shipping Act*. Posteriormente, tras el hundimiento del buque alemán «Elbe», otros países europeos crearon códigos similares. Estos códigos fueron el origen de los actuales convenios internacionales, que han incluido aspectos formativos, reglas de navegación, señalización, construcción, etc., especialmente en buques de pasaje.

Aun así, como es bien sabido, no se consiguió evitar un nuevo accidente marítimo que marcó un desgraciado hito en la historia de la navegación en el mundo como fue el hundimiento del Titanic en el año 1912, que dio lugar a la primera Conferencia Internacional sobre Seguridad de la vida humana en el mar (conocido como convenio SOLAS), ratificado por cinco países: Gran Bretaña, España, Noruega, Holanda y Suecia. Al convenio SOLAS se le fueron incluyendo, con el curso de los años, enmiendas originadas por estudios posteriores a accidentes marítimos de índole diferente debidos a fallos humanos o a acciones de diferente naturaleza.

Es suficientemente conocido que la estabilidad de un buque en caso de avería, de colisión o de errores humanos en la navegación constituye un tema fundamental para la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje. Resulta una obviedad el que cuanto más tiempo permanezca a flote el buque en caso de daños graves, más eficaces serán la evacuación (en su caso) y las operaciones de búsqueda y rescate. Estas consideraciones cobran aún más importancia habida cuenta del tamaño, en constante aumento, de los buques de cruceros y del número creciente de pasajeros y de tripulación que transportan. Tanto la experiencia como los estudios realizados demuestran que el problema más peligroso para estos buques es el perder la flotabilidad por efecto de una acumulación importante de agua. Sin embargo, con la aplicación de las normas técnicas adecuadas, un buque con avería puede permanecer a flote.

Los estudios han puesto claramente de manifiesto que el francobordo residual del buque y la altura de las olas en una zona marítima específica influyen de forma muy significativa en la cantidad de agua que puede acumularse tras una avería de colisión.

La Organización Marítima Internacional ha tratado, en repetidas ocasiones, el tema de la estabilidad de los buques de pasajeros en el contexto del convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). Las primeras prescripciones de estabilidad con avería fueron instauradas en 1948 y mejoradas en 1960 y 1974. Estas prescripciones (denominadas «normas de estabilidad SOLAS») son aceptadas a escala internacional y se aplican a los buques de pasajeros que realizan viajes internacionales con origen o destino a puertos comunitarios, así como a los viajes nacionales de los Estados miembros.

Las prescripciones de SOLAS 90 tienen un periodo de aplicación progresiva para todos los buques de pasaje de transbordo rodado existentes entre el 1 de octubre de 1998 y el 1 de octubre de 2010, en función de una combinación de distintos factores. Tras la catástrofe del «Estonia», que en septiembre de 1994 causó la muerte de más de 800 pasajeros, ocho países del norte de Europa (Dinamarca, Finlandia, Alemania, Irlanda, los Países Bajos, Noruega, Suecia y el Reino Unido) decidieron, en febrero de 1996, en Estocolmo, imponer normas más estrictas que las aprobadas tan sólo unos años antes por la norma SOLAS 90 de la OMI, por no ser ésta suficientemente elevada para los tipos de altura de ola del norte de Europa.

El accidente sufrido recientemente por el buque «Costa Concordia» como consecuencia posiblemente de un error humano por haberse aproximado de forma temeraria a la costa de la isla de Giglio, en Italia, tiene que hacernos reflexionar a los países ribereños y con flota de buques mercantes cerca de la necesidad de reconsiderar y reestudiar la regulación de la navegación en el denominado «Mar Territorial» (12 millas) además de implementar la normativa de seguridad para este tipo de buques con doble casco al igual que ocurre con los buques petroleros.

El comisario europeo de Transportes, Sim Kallas, avanzó el 24 de enero que propondrá reforzar las normas de seguridad de la OMI, tras el naufragio del crucero italiano «Costa Concordia», porque garantizar la seguridad de los pasajeros «es lo primero» en un sector al alza. «Nuestro objetivo es aumentar la eficacia de las normas de seguridad para los buques de pasajeros en viajes domésticos y los estándares operativos de todos los buques de pasajeros que vienen o parten de los puertos de la Unión Europea», afirmó Kallas en una comparecencia ante la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo.

Kallas ha precisado que el Ejecutivo comunitario estudia desde 2010 cambios normativos para «mejorar la estabilidad de los buques de pasaje tras sufrir daños o una colisión», pero también «el registro de pasajeros y

los procedimientos de evacuación», y trasladará a la OMI «propuestas adecuadas para mejorar las normas internacionales».

El comisario europeo ha prometido que cualquier futuro cambio legislativo «tendrá en cuenta las lecciones aprendidas del accidente de “Costa Concordia”» y ha confirmado que «acelerará» el trabajo preparatorio de dichas normas «en la medida de lo posible», pero ha insistido en que es necesario esperar a los resultados de la investigación por las autoridades italianas para determinar los motivos del naufragio.

El comisario ha reconocido que el «trágico accidente del “Costa Concordia” ilustra tristemente que la seguridad debe ser la primera preocupación en el transporte» y ha defendido «el historial impresionante de seguridad en los últimos años» del sector marítimo de pasajeros, a pesar de su rápido crecimiento, como se constata en «el intenso tráfico». «Pero este desarrollo rápido también requiere de una atención constante de los expertos en seguridad y los reguladores», ha reconocido.

Además, Kallas ha insistido en la necesidad de estudiar si las normas sobre formación de la tripulación en caso de evacuación «son suficientes o hay que introducir algunas enmiendas» a la normativa actual, tras indicar que «es una de las cuestiones más importantes». No obstante, ha recordado que tanto la formación de la tripulación como los planes de evacuación se inspeccionan «regularmente» en la UE y ha pedido «no subestimar» el hecho de que la inmensa mayoría de los 4.000 pasajeros fueron evacuados «por medio de la tripulación» en el caso del crucero italiano.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Promover, en el seno de las instituciones internacionales con competencia en la regulación del tráfico marítimo, todos aquellos estudios que conduzcan a la mejora de las condiciones de seguridad de los buques de cruceros que han elevado sus capacidades de transporte de pasajeros a unas cuantías sin precedentes en la historia del transporte marítimo.

— Plantear, en el marco de las diversas políticas comunitarias a las que hace referencia la Comisión Europea conocida como “una política marítima integrada en el seno de la Unión Europea”, la necesidad de abordar una mejor regulación de los dispositivos de separación de tráfico dentro de la franja de agua calificada de aguas territoriales, así como la conveniencia de la exigencia de doble casco en la estructura de los buques referidos, con el objeto de incrementar la seguridad de las personas transportadas u otras medidas de naturaleza laboral y de formación para los tripulantes,

que conduzca a los armadores a desestimar la matriculación y registro de los buques en puertos de paraísos fiscales como “puertos de conveniencia”.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de marzo de 2012.—**José Segura Clavell**, Diputado.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/000461 (CD)
663/000007 (S)

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto al asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión.

Autor: Grupo Parlamentario Socialista.

Proposición no de Ley sobre el desarrollo de las infraestructuras energéticas necesarias para la integración de España en el mercado único europeo.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, y entendiendo que es la Comisión Mixta la que insta al Gobierno a la adopción de las medidas correspondientes, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión Mixta para la Unión Europea. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno, al Senado, al Grupo proponente y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de marzo de 2012.—P. D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Manuel Alba Navarro**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa, para presentar, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente reglamento del Congreso de los Diputados, la siguiente Proposición no de Ley sobre el desarrollo de las infraestructuras energéticas necesarias para la integración de España en el mercado único europeo, para su debate en la Comisión Mixta para la Unión Europea.

Exposición de motivos

España no es un país deficitario ni en energía eléctrica ni en potencia instalada. En 2010 la demanda total de energía eléctrica fue de 259.940 GWh mientras que la generación neta se situó en torno a 272.868 GWh. La potencia instalada en el sistema peninsular en 2010 fue superior a los 97.000 MW, superándose con creces el 10 % de índice de cobertura recomendado por la CE.

España es un país netamente exportador de energía eléctrica. En 2010 nuestras exportaciones superaron los 8.000 GWh, en línea con carácter exportador de los últimos años. Respecto al intercambio de energía eléctrica con Francia (país donde el 80 % de la energía eléctrica es de origen nuclear), el saldo neto anual es exportador. Como consecuencia de la constitución del mercado único de electricidad, la dirección del flujo de energía eléctrica responde a las condiciones del propio mercado, viéndose limitada por la capacidad de interconexión existente. Este saldo se ha reducido de manera muy importante en los últimos años. Mientras que en 2007 importamos de Francia 5.487 GWh, en 2010 es positiva con un saldo favorable a 1.387 GWh. España es un país excedentario en energía eléctrica y netamente exportador.

	Francia	Portugal	Andorra	Marruecos	Total
2006	4.410	-5.458	-229	-2.002	-3.280
2007	5.487	-7.497	-261	-3.479	-5.750
2008	2.889	-9.439	-278	-4.212	-11.040
2009	1.590	-4.807	-299	-4.588	-8.104
2010	-1.387	-2.931	-270	-3.902	-8.490

Saldo positivo: importador; saldo negativo: exportador

En consecuencia podemos afirmar que España no es un país deficitario ni en energía eléctrica ni en potencia instalada, somos un país exportador neto de energía eléctrica desde 2006. En el año 2010 nuestras exportaciones superaron los 8.000 GWh; el balance con Francia resulta exportador demostrando la eficiencia de nuestro sistema eléctrico, por lo que el mensaje que muchos se empeñan en repetir que España no construye centrales nucleares pero compra la energía nuclear a Francia se trata de un mensaje que no responde a la realidad.

Inelfe, sociedad conjunta constituida por REE y RTE a partes iguales, ha adjudicado dos contratos de construcción de la línea subterránea de interconexión eléctrica entre España y Francia. Estos contratos, adjudicados a Prysmian y a Siemens, suponen el 60 % del presupuesto total con el que cuenta Inelfe para la ejecución de la interconexión, que se sitúa alrededor de los 700 millones de euros.

La interconexión entre España y Francia aumentará la capacidad de intercambio de energía entre ambos países de 1.400 a 2.800 megavatios. Además, reforzará la seguridad del suministro eléctrico a nivel regional y nacional, permitirá utilizar al máximo la producción de

las centrales de generación e integrar una mayor cantidad de energía renovable en la red.

Para el trazado, de 65 kilómetros, Prysmian fabricará 252 kilómetros de cable, ya que la interconexión se compone de cuatro cables (dos por enlace), que irán en una zanja de hormigón durante la mayor parte del recorrido, excepto en la parte que atraviesa los Pirineos, que irá en un túnel. Estos dos pares de cables transportarán de un lado a otro de la frontera 2.000 megavatios de corriente continua a 320 kilovoltios.

Siemens construirá dos estaciones conversoras, una en cada extremo de la línea. Estas estaciones tienen como misión transformar la corriente eléctrica alterna en continua. Estarán situadas en Baixas (Francia) y en Santa Llogala (España). La tecnología escogida por Inelfe supone numerosas ventajas para la red eléctrica por su flexibilidad y su capacidad para suministrar servicios de apoyo en condiciones complicadas de operación de la red.

Las tecnologías elegidas en este proyecto constituyen una innovación tanto por la longitud de la línea subterránea como por la tecnología de los cables y de las estaciones conversoras a estos niveles de tensión y de potencia.

Los trabajos de Inelfe comenzaron en el 2011, una vez que RTE en Francia y REE en España hayan obtenido las autorizaciones administrativas necesarias para la construcción de esta línea de interconexión. En este sentido, REE ya ha obtenido la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto el pasado 13 de diciembre.

Las características principales del proyecto (línea subterránea, en corriente continua, con un trazado que utiliza en la medida de lo posible las infraestructuras existentes) vienen definidas por el acuerdo de Zaragoza firmado el 27 de junio del 2008 entre los gobiernos español y francés.

La interconexión entre España y Francia, declarada proyecto de interés europeo, está financiada por la Unión Europea con 225 millones de euros en el marco del programa *EEPR (European Energy Program for Recovery)*.

A final del 2013 se debe producir la puesta en tensión y a mitad del 2014 la puesta en servicio y operación comercial.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. La adopción de todas las medidas que se estimen oportunas con el objeto de impulsar la interconexión eléctrica entre España y Francia en desarrollo de los contenidos del acuerdo de Zaragoza firmado el 27 de junio de 2008 entre los gobiernos de España y

Francia calificado como proyecto de interés europeo en el marco del programa *EEPR (European Energy Program for Recovery)*.

2. Informar ante la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados sobre las medidas adoptadas, al objeto de poder contar con un mecanismo de seguimiento y rendición de cuentas periódico, en torno a este proyecto que nos integrará a España en el mercado único de electricidad europeo.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de marzo de 2012.—**José Segura Clavell**, Diputado.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/000462 (CD)

663/000008 (S)

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto al asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión.

Autor: Grupo Parlamentario Socialista.

Proposición no de Ley sobre la necesidad de un protocolo de seguridad europeo para la prevención tecnológica derivada de fenómenos naturales solares.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, y entendiéndose que es la Comisión Mixta la que insta al Gobierno a la adopción de las medidas correspondientes, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión Mixta para la Unión Europea. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno, al Senado, al Grupo proponente y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de marzo de 2012.—P. D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Manuel Alba Navarro**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa, para presentar, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente reglamento del Congreso de los Diputados, la siguiente Pro-

posición no de Ley sobre la necesidad de un protocolo de seguridad europeo para la prevención tecnológica derivada de fenómenos naturales solares, para su debate en la Comisión Mixta para la Unión Europea.

Exposición de motivos

De nuestra estrella «el Sol» fluye una emisión continua de partículas cargadas eléctricamente (protones, electrones y núcleos de helio) que constituyen lo que es conocido coloquialmente como: el viento solar. En ocasiones, dicho viento se ve perturbado por la liberación explosiva en la atmósfera solar de miles de millones de toneladas de estas partículas en unas pocas horas, dando lugar a una tormenta en el viento solar que se propaga por todo el Sistema Planetario. La intensidad y frecuencia de tales eventos varían con el ciclo de once años de la actividad solar. Precisamente en el tiempo presente a comienzos del año 2012 nos encontramos iniciando un nuevo ciclo cuyo máximo se espera para el año próximo 2013 y su número e intensidad variará con el referido ciclo de actividad solar de once años.

El campo magnético terrestre conocido como la magnetosfera, nos protege de la acción directa del «viento solar» aunque no totalmente. Bajo ciertas orientaciones del campo magnético interplanetario con respecto al terrestre, las partículas de dichas tormentas pueden llegar a perforar el escudo protector (la magnetosfera) provocando tormentas geomagnéticas y causando diversos efectos sobre el planeta. Ello es más posible que se produzca cerca de los polos magnéticos de la Tierra, zonas en las que las líneas de fuerza del campo magnético terrestre se abren al medio interplanetario.

Más específicamente, aquellas zonas cercanas al polo magnético terrestre como EE.UU. y Canadá constituyen zonas especialmente sensibles a los efectos de las tormentas solares como también resultan conocidos los fenómenos vinculados al viento solar. Precisamente por ello en algunos países las autoridades responsabilizadas de las labores de protección civil han desarrollado programas de alerta a la población. Sirva como recordatorio el apagón que sufrió la zona de Quebec en marzo de 1989 producido por una tormenta solar.

Debemos de ser conscientes de que la energía de las partículas es suficientemente grande como para causar efectos en la atmósfera (por ejemplo las auroras boreales) o sobre nuestra tecnología basada en la electricidad (la llamada ciberelectrosfera) así como también producir daños en los seres vivos. Asimismo también debemos tener presente que nuestra civilización actual va dependiendo cada vez más de las comunicaciones y obviamente del consumo de energía eléctrica que podría verse afectado por las referidas interacciones.

Numerosos satélites constituyen la base de nuestra tecnología de comunicaciones y navegación y sus fallos están asociados claramente a las tormentas solares, circunstancias de las que son claramente conscientes las

empresas y los estados propietarios de los mismos. Por otro lado y no de menor importancia lo constituyen los efectos sobre la aviación y en especial para aquellas aeronaves que siguen rutas polares y es por ello por lo que suelen llevar medidores a bordo para controlar el nivel de radiación ionizante que recibe la tripulación o los pasajeros.

La humanidad dispone de estudios de los efectos producidos por grandes tormentas solares sobre nuestra tecnología desde 1859 hasta la actualidad. Si bien es cierto que no es de esperar que el actual ciclo de actividad nos proporcione tormentas especialmente intensas, también responsablemente hemos de reconocer que nuestra sociedad es cada vez más vulnerable a perturbaciones de las que pueden ser víctimas nuestro actual sistema tecnológico. Nuestros sistemas eléctricos en muchas ocasiones se encuentran cercanos a la saturación y cualquier desequilibrio exterior puede provocar daños importantes.

En España las labores educativas y preventivas ante situaciones excepcionales de emergencia generados por fenómenos naturales de diferente procedencia no ha sido objetivo de especial atención. Por ello no puede dejar de causar satisfacción el que una Comunidad Autónoma como Extremadura a través de «protección civil de Extremadura» acaba de publicar una serie de recomendaciones o «buenas prácticas preventivas» realmente pioneras en nuestro país, con las que explica de manera didáctica a los ciudadanos lo que se entiende acerca del riesgo natural vinculado a una «tormenta solar severa» y cómo podría prepararse cualquier persona en la Comunidad Autónoma de Extremadura en caso de que alguna vez se produjese de forma inesperada y llegase a afectar a las infraestructuras españolas; lo que dado el agitado momento solar del actual período de actividad solar, podría darse en un 1 % de posibilidades según señalan instancias europeas e internacionales. El texto al que nos estamos refiriendo que titulado «Decálogo de buenas prácticas, tormenta solar severa: ¿cómo prevenirla?» ha sido elaborado por la Dirección General de Justicia e Interior de la Junta de Extremadura y su contenido se basa en las estimaciones de los principales informes sobre esta materia recogidas en el estudio del «observatorio del clima espacial» y comienza por definir de manera didáctica una tormenta solar como «una variación pronunciada del campo magnético terrestre debido a que porciones de la energía solar son transferidas a nuestra magnetosfera, habitualmente en conexión a grandes llamaradas solares que emiten materia en nuestra dirección».

El texto al que estamos haciendo referencia puntualiza con claridad que: «la gran mayoría de las tormentas solares suelen ser algo común e inofensivo cuyo efecto más relevante es el de ofrecernos imágenes de gran belleza en los cielos nórdicos lo que es conocido como auroras boreales. En singulares ocasiones, pueden llegar a producirse efectos de inducción electromagnética similares a un EMP (Pulso Electromagnético) que

podrían llegar a dañar las redes e infraestructuras eléctricas, sistemas tecnológicos satelitales y de GPS. En suma a los sistemas vinculados a la comunicación pero nunca a las personas dada la protección que nos proporciona la Tierra».

El «decálogo de buenas prácticas» que ha formulado la Junta de Extremadura ha sido planteado desde la óptica de una «buena práctica preventiva» y relaciona un decálogo de sugerencias de aspectos esenciales acerca de cómo deberían prevenirse las familias extremeñas para estar mejor preparadas ante este tipo de eventualidades de baja probabilidad, en la línea de las recientes recomendaciones que sobre la materia ha emitido el Parlamento británico y de los nuevos planteamientos de autoprotección familiar elaborados por el correspondiente departamento de protección civil de EE.UU. tras la nueva directiva presidencial aprobada por el Presidente norteamericano.

En consecuencia, conviene tener constancia de que en los EE.UU., tras un largo proceso de evaluación, el Departamento de Seguridad Nacional Estadounidense ha elaborado el nuevo Registro Nacional de Riesgos Estratégicos para su país con un listado oficial de «las veintitrés mayores amenazas» para los EE.UU. que podrían desencadenar una catástrofe de escala nacional, de entre las que se encuentra la expresa inclusión del riesgo de tormenta solar definida por primera vez como una amenaza natural o amenaza del clima espacial que

puede desencadenarse como «la posible llegada de una llamarada solar formada por radiaciones electromagnéticas y partículas energéticas que pudiesen causar una interrupción de los servicios de luz, gas y agua a la población y dañar las infraestructuras críticas».

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Que se remita al Parlamento Europeo y a la Comisión el criterio de las Cortes Generales españolas en el sentido de la conveniencia de la elaboración de un catálogo educativo y preventivo conjunto para todos los países integrados en la Unión Europea así como un protocolo de actuación para el medio y largo plazo ante hipotéticas situaciones de emergencia derivadas de fallos tecnológicos producidos por fenómenos naturales de origen solar que pudiesen afectar a la generación y distribución eléctrica así como a las telecomunicaciones.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de marzo de 2012.—**José Segura Clavell**, Diputado.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

