



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 315

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PERE MACIAS I ARAU

Sesión núm. 10

celebrada el martes 7 de mayo de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la regulación de las condiciones de adherencia de las señales viales, para mejorar la seguridad de motocicletas y ciclomotores. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000717) 2
- Sobre supresión de la aplicación de tasas judiciales a las víctimas de siniestros de tráfico y sus familiares que reclamen indemnizaciones derivadas de estos siniestros. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001057) 6
- Para equiparar la información recibida por parte de los conductores en relación al uso de cadenas y de neumáticos de invierno cuando se precise su utilización. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001492) 9
- Sobre incremento de la velocidad en vías rápidas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001500) 12
- Sobre Plan de gestión de la velocidad. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001645) 12
- Sobre la obligatoriedad del casco a los ciclistas en el borrador de reglamento general de circulación. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/001495) 17

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 2

- | | |
|--|----|
| — Sobre obligación de uso del casco por los ciclistas en vías urbanas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001499) | 17 |
| — Para consensuar una normativa única respecto al uso de la bicicleta en ciudad. Presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 161/001640) | 17 |
| — Sobre el transporte de personas en bicicleta. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000381) | 24 |

Se abre la sesión a las once y cinco minutos de la mañana.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DE ADHERENCIA DE LAS SEÑALES VIALES, PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000717).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar inicio a la sesión. Hemos estado hablando con los señores portavoces para poder hacer una modificación en la ordenación del debate que consistiría en sustanciar conjuntamente, aunque con votaciones separadas para cada propuesta de cada grupo, los puntos 5, 6 y 8, que se refieren básicamente a la obligación del uso del casco para los ciclistas en vías urbanas, aunque el punto 8 tiene algún otro componente, por lo que consultados los portavoces de los grupos y los enmendantes el orden sería el natural, puntos 1, 2, 3, 4, 7, a continuación veríamos conjuntamente los puntos 5, 6 y 8 y finalmente el punto número 9. **(El señor Jané i Guasch pide la palabra).**

El señor **JANÉ I GUASCH**: Como veo que falta algún grupo, nuestro grupo no tendría ningún inconveniente en empezar por el punto 4, dado que solo tiene una enmienda del Grupo Parlamentario Popular y está presente el diputado, se facilitaría el debate.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: No está nuestro ponente. Por mí no habría ningún inconveniente, pero no ha llegado todavía.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Lo decía para facilitar la buena marcha del debate.

El señor **PRESIDENTE**: Además tenemos otro problema que es que no se halla nadie del Grupo Mixto para defender el punto 1. Si les parece bien a los señores portavoces, vamos a esperar un plazo prudencial por si llega algún diputado del Grupo Mixto. Empezaremos por el punto 2 del Grupo Parlamentario Popular. Tiene para su defensa, por un tiempo máximo de siete minutos, doña Ascensión Carreño, portavoz de dicho grupo.

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Señorías, idear una ciudad y replantear su desarrollo ante los retos de cada época para mantener como prioridad la calidad de vida de sus ciudadanos incluyen necesariamente la continua mejora de las condiciones de accesibilidad de los distintos servicios que ofrece. La moto ha venido a participar de ese proceso de mejora continua de las ciudades, integrándose en la planificación de las soluciones de movilidad sostenible. Consideramos que avanzar en la eficiencia de todas y cada una de las alternativas al automóvil implica dedicar una especial atención a motocicletas y ciclomotores. Señor presidente, como bien ha señalado, el Grupo Popular presenta esta iniciativa con el objetivo de mejorar la seguridad de motocicletas y ciclomotores. En opinión del Grupo Popular uno de los principales riesgos con que se encuentran los conductores de motocicletas al circular por las carreteras es la misma señalización vial, es decir, la pintura utilizada para indicar la separación de carriles, el arcén o cualquier otra información de interés para los usuarios de las vías. ¿Dónde estriba el problema en la pintura utilizada? En el diferente grado de adherencia entre la pintura y el propio asfalto.

Señorías, cuando una motocicleta tiene que atravesar una zona pintada se multiplica el riesgo de pérdida del control, una situación que se agrava exponencialmente cuando la pintura afecta a una zona con curvas donde la estabilidad de estos vehículos se ve más comprometida. Conocemos la existencia en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 3

el mercado de pinturas adherentes de distintas texturas, su precio superior al de la pintura que se utiliza habitualmente hacen que no se utilice de forma general. Además la gama de pinturas adherentes es muy diversa y, en caso de utilizarse, también plantea problemas debido a estos diferentes niveles de agarre, dado que los motoristas no saben a qué atenerse en zonas de asfalto pintado. Mi grupo considera necesario adoptar medidas para evitar resbalones de motos debido a la escasa adherencia de la pintura blanca. Una de las soluciones sería dejar de pintar una franja en los pasos de cebra para evitarlos, dado que muchos accidentes de ciclomotores se producen por ese motivo. Esta propuesta ya se planteó en el Plan estratégico para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores, promovido por el Ministerio del Interior, a través del Observatorio de la seguridad vial y de la Dirección General de Tráfico, en el que se apuntaba la necesidad de incidir en este aspecto.

Otro de los aspectos que nos parece lógico es adoptar medidas unificadas en todo el territorio español. De modo que un motociclista sepa a qué atenerse conociendo el comportamiento de esta pintura en cualquier punto de la geografía española y atendiendo a la actual situación económica, adaptar las actuaciones y las soluciones adoptadas de modo que sea posible conjugar el incremento de la seguridad con la gestión más eficiente de los recursos. Hay que recordar que el aumento de los usuarios que circulan por las calles en motocicletas y ciclomotores ha sido muy significativo en estos últimos años. En España, según el registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico, el parque de motocicletas y ciclomotores supera los 5 millones, lo que representa el 16% del total del parque automovilístico en España y los vehículos más numerosos después de los turismos. De forma proporcional al incremento de este tipo de vehículos, han aumentado también los accidentes en los que estos se ven implicados. En 2011, 422 personas perdieron la vida en accidentes de motocicletas y ciclomotores, los accidentes de moto representan el 22% del total de accidentes con víctimas. El 95% de las víctimas mortales en accidente de tráfico en los que está implicada una moto son los propios motoristas. En ciudad se producen dos de cada tres accidentes en moto, pero en carretera se producen tres de cada cuatro. Las cifras nos dan una idea de la vulnerabilidad del motorista en la accidentalidad urbana. Por ello, gran parte de los esfuerzos en mantener la seguridad vial están enfocados a protegerlo. Este incremento del parque debe llevar a las distintas administraciones a tomar medidas para tratar de reducir la accidentalidad de estos vehículos.

Mi grupo considera importante, para mejorar la seguridad, establecer convenios y contactos con las comunidades autónomas para unificar criterios a la hora de proceder al pintado del asfalto y realizar mejoras en materia de seguridad vial en las carreteras. Por ello, consideramos necesario estudiar la posibilidad de incluir en la normativa de señalización horizontal —y somos concedores que en la actualidad el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Carreteras, está revisándolo— las sucesivas revisiones del pintado de señalización vial, en particular en los pasos de cebra, para que se deje una franja sin pintar, con el fin de evitar problemas de adherencia a las motocicletas y ciclomotores.

Señorías, el camino hacia una movilidad urbana sostenible no depende de una única solución en la que todos coincidimos —y así lo apunta la Comisión Europea en su Libro Verde de la movilidad urbana—, sino en la necesidad de desarrollar la oferta intermodal de una ciudad para que sus ciudadanos puedan optimizar cada decisión de desplazamiento y a la vez que esa optimización beneficie al conjunto. Por eso, espero que todos los grupos apoyen esta iniciativa, porque será un resultado excelente para todos.

El señor **PRESIDENTE**: Se han presentado dos enmiendas a esta proposición. Una del Grupo Socialista y otra del Grupo de Convergència i Unió, para defenderla tiene la palabra su portavoz don Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió ve oportuna esta proposición no de ley que plantea la diputada doña Ascensión Carreño, porque en esta Comisión de Seguridad Vial nos hemos preocupado muy directamente de todo aquello que pueda redundar a favor de la seguridad vial, de un colectivo, en este caso el de motocicletas y ciclomotores, que en ocasiones han visto cómo elementos de pretendida seguridad iban en contra de su propia integridad física. Quiero recordar, una vez más, de qué manera el tema de los guardarraíles estuvo presente en otras legislaturas en esta Comisión y cómo, gracias al impulso de todas las asociaciones de moteros que nos hacían llegar su inquietud, llegamos en esta Comisión a acuerdos unánimes en una materia tan sensible como los guardarraíles. Aprovecho para denunciar que en ese ámbito aún queda mucho por hacer.

Hoy se nos trae un tema que afecta a la señalización horizontal y que provoca que por motivos de diferente textura entre el asfalto y la pintura en los pasos cebra, en cambios en ocasiones de raíl, donde hay una pintura para señalar el nuevo raíl con condiciones climatológicas adversas, puede generar un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 4

accidente. Esto no es voluntad de nadie ni lo es del grupo proponente ni lo es del resto de grupos de esta Comisión, cuyo objetivo es preservar y evitar accidentes. Esta iniciativa va en la buena dirección de intentar evitar accidentes y prevenir algo que podríamos evitar si, como se propone en pasos cebra, se pudiera dejar una franja sin pintar. Esto sería oportuno, por lo que vemos acertada esta proposición no de ley a favor de los motoristas, de la seguridad vial y de introducir elementos de señalización horizontal más coherentes. Quiero recordar también que en pasadas legislaturas Convergència i Unió planteó ante esta Comisión la necesidad de, en determinados tramos, utilizar un firme de alta adherencia, porque en ocasiones hay tramos de concentración de accidentes, o incluso un firme con otro color puede ayudar muchísimo a evitar un accidente. En materia de señalización horizontal nos queda mucho camino por recorrer. Este es un paso acertado. Con la redacción alternativa que hemos planteado desde Convergència i Unió, pero le adelanto que podría ser otra que buscáramos de manera consensuada, simplemente le pediríamos que a la hora de proponer esta medida que entendemos acertada se tenga en cuenta también que en el ámbito de esta señalización horizontal intervienen competencias de otras administraciones públicas, que son las que además van a decidir dónde y cómo se pone esa señalización. Se pueden marcar unos criterios, pero deberíamos buscar una redacción final que salvaguardara las competencias de todas las administraciones en este ámbito, que son autonómicas en unos casos y municipales en otros. Le pediría al grupo proponente que buscáramos una redacción que permitiera ser respetuoso con el ámbito competencial de las distintas administraciones públicas que intervienen en esa señalización horizontal y en esa colocación final de esa pintura en el asfalto de una ciudad o de una vía interurbana, porque puede ocurrir en ocasiones que sea necesario en vías interurbanas. La propuesta es acertada. Hay voluntad de consenso por nuestra parte si llegáramos a un acuerdo sobre ese respeto competencial y esperamos que en este ámbito de la señalización horizontal entre todos podamos avanzar no únicamente hoy en este tema que preocupa a los motoristas, a los usuarios de ciclomotor, a usuarios de bicicleta, porque los vehículos de dos ruedas son los más vulnerables ante esos cambios de textura en la vía pública, sino que hay que buscar soluciones a favor de ellos y de incrementar su seguridad. Ello estaba previsto en el Plan estratégico para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores del año 2007 y bien está que hoy esta Comisión refuerce ese compromiso y entre todos impulsemos esas medidas a favor de ese colectivo importante de usuarios de vehículos de dos ruedas que son especialmente vulnerables y que entre todos debemos proteger.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Socialista tiene la palabra la diputada doña Soledad Cabezón.

La señora **CABEZÓN RUIZ**: En principio nuestro grupo no está tan de acuerdo con la propuesta tal y como está planteada por el Grupo Popular que en su título habla de la regulación de las condiciones de adherencia de las señales viales para mejorar la seguridad de las motocicletas y ciclomotores y esta diputada, de entrada, no acaba de entender la propuesta misma, porque más que regular las condiciones de adherencia es una eliminación de determinadas señales horizontales, lo que choca con el argumento utilizado de la necesidad de unificación de criterio en el territorio español para que el motociclista conozca el comportamiento de una pintura que parece que no es por lo que aquí se viene a apostar en esta proposición no de ley, sino más bien para eliminarla. Según la exposición de motivos, esta propuesta tiene una justificación económica. Es decir, que la normativa que se aprobó en el año 1998, que regula las condiciones y requisitos de las señalizaciones viales y especialmente el caso de la pintura, cuyo incumplimiento ha sido motivo de sentencias condenatorias a los ayuntamientos, no se cumple por problemas económicos y, sin más, se propone en parte que deba eliminarse o se propone otra medida que parece discrecional, sin someterla a la Comisión Nacional de Seguridad Vial, sin que sepamos si es eficaz o cómo afecta a otros usuarios de estos pasos cebra como son los peatones. Por otro lado, analizando la propuesta en sí misma, la eliminación de una franja del paso de cebra, no sabemos concretamente a que se refiere a una franja en cada sentido de la marcha —lo desconocemos—, lo que determinaría que los ciclistas tendrán que circular en las inmediaciones del paso de cebra buscando estas zonas sin señalizar o sin pintar que implica además la necesidad de carriles para estos vehículos, no lo sabemos. Lo cierto es que vemos la propuesta poco elaborada, poco justificada y con mucha ambigüedad.

Si nos vamos al fondo del problema, a la siniestralidad de los motociclistas, es un tema que viene preocupando desde hace años y, como bien reconoce el Grupo Popular en su proposición no de ley no se trata de nada nuevo y es que como consecuencia del incremento de la siniestralidad de estos vehículos en los últimos años, concretamente en el estudio que se elaboró en 2003-2006, se aprobó por el Ministerio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 5

del Interior, en el año 2007, un Plan estratégico para reducir esta siniestralidad y que incluía no una, sino 36 medidas, de las cuales 19 tenían un carácter inmediato y entre las que se encontraba la promoción, por parte de los ayuntamientos, del uso de pintura antideslizante en los pasos de cebra. Quizá la promoción se quedó corta entonces y ahora sería el momento de impulsar decididamente esta medida. Más allá de la situación económica este grupo también entiende, por la trascendencia del tema, que debemos de ser conscientes de que el incremento del parque motomovilístico en los últimos años y su continuo crecimiento implica un cambio en el modo de desplazamiento y por ello debemos ir adaptando y tomando las medidas necesarias para ello, abordando este tema en su conjunto, no con medidas discrecionales o aisladas, sino con mayor seriedad y rigor. Atendiendo a los diferentes estudios sobre siniestralidad de estos vehículos no entendemos por qué solo debemos actuar concretamente en los pasos de cebra, porque, como el propio Grupo Popular argumenta en su exposición de motivos, hay zonas especialmente peligrosas como las curvas de las que nada se habla. El paso de cebra es un punto sobre el que actuar para disminuir la siniestralidad, pero solamente uno y quizá deberíamos ser más ambiciosos en la propuesta para así poder descender esta siniestralidad. Por todo ello, teniendo en cuenta la existencia del Plan estratégico con 36 medidas para reducir la siniestralidad de las motocicletas y ciclomotores debemos exigir, en primer lugar, el cumplimiento del mismo, así como extender su cumplimiento a otras administraciones, como la local, que no debemos olvidar que es la que realmente tiene la competencia para la colocación y señalización de los pasos de cebra, y a que se pongan en marcha las medidas que se recogen en este plan y, muy concretamente, las que presentamos en nuestra enmienda que hacen referencia a cuatro puntos concretos de este plan. Uno, minimización del uso y tamaño de las marcas viales horizontales en aquellas zonas en las que sea posible y se considere crítico, por ejemplo, pasos de peatones totalmente pintados y que podría recoger la propuesta que hoy trae el Grupo Popular; dos, utilización de pintura antideslizante para marcar señales horizontales en zonas donde es probable o necesaria una fuerte desaceleración del vehículo; tres, ajuste nivelado y recubrimiento de registro metálico con material adherente y, cuarto, utilización de firme de alta adherencia en puntos de riesgo.

Finalmente, los pasos de cebra son un tema especialmente muy sensible por el que estamos preocupados desde el Grupo Socialista, porque afecta además a un colectivo muy importante, como son los peatones, porque, según el último estudio publicado, el 40% de los atropellos en los últimos seis años, hasta 68.000 casos, se producen en las zonas de protección destinadas a los peatones. Todo lo que se refiere a pasos de cebra debe ser tratado con especial cautela y dentro de los organismos encargados de la materia, como es la Comisión Nacional de Seguridad Vial, de la que nada se dice en la propuesta del Grupo Popular, y en cuyo seno se encuentran representadas todas las administraciones que tienen algo que decir y aplicar respecto de las decisiones que allí se debatan.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, tiene la palabra el señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Votaremos a favor de la proposición no de ley que nos trae hoy el Grupo Popular. Nos parece que se podría haber concretado un poquito más, pero como ese mismo defecto deja la puerta abierta a que se pueda seguir trabajando y mejorando, vamos a darle un voto de confianza.

Hay una parte de la declaración que nos parece meramente voluntarista, que es el problema competencial, que es un clásico en cualquier comisión que se precie. Con esas razones el Grupo Popular frena algunas de nuestras iniciativas —hoy tendremos buen ejemplo de ello en una de las propuestas que hacemos sobre el uso de la bicicleta—, pero creemos que hay que consensuar normativas que están en ayuntamientos, en comunidades autónomas o en la DGT a nivel nacional. Estaría bien que el Estado tuviera alguna herramienta para garantizar que no hubiera esos cambios tan sustanciales que a veces hay en nuestras ciudades. Estamos a favor de que se establezcan ese tipo de franjas, pero hay otras herramientas para conseguir un poquito más de seguridad para los usuarios de las motocicletas de nuestro país. En la PNL el Grupo Popular pone de manifiesto que estaría bien investigar un poquito más —nosotros se lo pedimos— el uso de esas pinturas antiadherentes. Alegan razones económicas al desechar ese tipo de pinturas —es un poco triste escucharlo—, pero también alegan la razón competencial de la que antes hablaba.

Nos surgen algunas dudas en cuanto a qué es lo que propone realmente el Grupo Popular. Se pueden utilizar —aunque supongo que tendremos el mismo problema competencial y sobre todo de dinero— mejores firmes de los que hay ahora en lugares que son especialmente sensibles para la circulación de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 6

motocicletas. En todo caso, si se señalan esos pasos que propone el Grupo Popular, ¿estaríamos hablando de una franja o de varias cruzando el paso de cebra? Si hablamos solo de una y a un lado, a quienes vivimos en ciudades —y en el arco mediterráneo hay un uso muy extendido de la motocicleta—, que vemos la acumulación de motoristas en un semáforo a lo largo de todo el paso de cebra, nos parece un poquito complicado dirigirlos a todos solamente por una franja. Nos parece que habría que trabajar para mejorar la propuesta en ese sentido.

Me gustaría terminar diciendo que animamos al Grupo Popular a que desarrolle esta iniciativa un poquito más. Nos parece buena, nos parece positiva, pero —repito— creemos que hay que trabajar en el aspecto competencial en algo tan importante como es la seguridad vial. También animamos al Grupo Popular a que lleve a cabo otras medidas. Supongo que también nos hablará del problema competencial y sobre todo del problema presupuestario, pero hay que recordar, como ha hecho antes Convergència i Unió, que hay mucho trabajo por hacer en los quitamiedos y en el estado del firme, que en algunas ciudades es privilegiado en comparación con el firme de algunas de nuestras carreteras o de nuestros pueblos en determinados tramos. Los usuarios de las motocicletas son especialmente sensibles a esto. También hemos hablado muchas veces en esta Comisión de que la señalización suele ser deficiente. Sin embargo, vamos a dar nuestro voto de confianza a la propuesta del Grupo Popular y les animamos a que la mejoren un poquito más.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Carreño, ¿acepta alguna de las enmiendas planteadas?

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Estamos estudiando la posibilidad de aceptar la de Convergència i Unió, pero lo veremos más tarde.

El señor **PRESIDENTE**: En su caso, hágannos llegar la transacción.

— SOBRE SUPRESIÓN DE LA APLICACIÓN DE TASAS JUDICIALES A LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS DE TRÁFICO Y SUS FAMILIARES QUE RECLAMEN INDEMNIZACIONES DERIVADAS DE ESTOS SINIESTROS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001057).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero del orden del día: Proposición no de ley sobre supresión de la aplicación de tasas judiciales a las víctimas de siniestros de tráfico y sus familiares que reclamen indemnizaciones derivadas de estos siniestros. Su autor es el Grupo Parlamentario Socialista. Para defenderla, tiene la palabra la diputada doña Susana Sumelzo.

La señora **SUMELZO JORDÁN**: Señorías, quiero aprovechar este momento para mostrar el reconocimiento del Grupo Parlamentario Socialista, y estoy segura que de todos los grupos parlamentarios, a todas las asociaciones de víctimas de tráfico por la gran labor que vienen realizando en los últimos años. Queremos que estas palabras valgan como un sentido homenaje a todas ellas.

Con la proposición no de ley que vamos a debatir, mi grupo quiere recoger una preocupación y una demanda de todas estas asociaciones, plasmada en la carta que suscribieron, en representación de todas ellas, Aesleme, Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal; PAT, Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico; APAT, sección de afectados por accidentes de tráfico; DYA, asociación de ayuda en carretera; Aspaysm, Asociación de Lesionados Medulares y Grandes Discapacitados Físicos; Fedace, Federación Española de Daño Cerebral; Predif, asociación sin ánimo de lucro que realiza programas en favor de los afectados, y STOP Accidentes. Como decía, es una carta que suscribieron para pedir al Gobierno la exclusión del pago de las tasas judiciales a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares que reclamen indemnizaciones derivadas de estos siniestros, al entender que las tasas judiciales suponen un obstáculo innecesario añadido a los que ya de por sí tienen a la hora de obtener algo que legítimamente les corresponde, máxime después de haber sufrido las consecuencias de la siniestralidad vial. Es una demanda que el Grupo Parlamentario Socialista comparte y defiende, porque cree que se debe garantizar que ninguna persona se vea limitada en su derecho de acceso a la justicia por no poder hacer frente al pago de la tasa judicial, algo que hoy no está garantizado. Sin ningún género de dudas, no se garantiza, puesto que la aplicación de las tasas judiciales supone un duro obstáculo para muchos ciudadanos que desean acceder a la justicia y perjudica muy gravemente a las víctimas de los accidentes de tráfico, especialmente a los grandes lesionados y a los familiares de fallecidos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 7

El 21 de noviembre del año pasado se abrió en nuestro país uno de los capítulos más tristes de la historia de nuestro sistema judicial: la entrada en vigor de la Ley de Tasas Judiciales, impuesta a la ciudadanía a golpe de mayoría absoluta por el ministro de Justicia y conocida popularmente como el *fasazo*. Es una ley que supone de hecho el desmantelamiento del principio de tutela judicial efectiva y la ruptura del principio de igualdad en nuestro país. Se trata sin duda de una ley injusta y a nuestro juicio inconstitucional, una ley que responde únicamente a un afán recaudatorio sin medida, una ley nefasta en su redacción y en su tramitación parlamentaria, que como todos ustedes recordarán fue un visto y no visto; se tramitó a toda velocidad, sin ninguna voluntad de acuerdo y con el único apoyo del Partido Popular, algo que desgraciadamente se repite con demasiada frecuencia. Han pasado ya más de cinco meses desde ese 21 de noviembre y las consecuencias de la bochornosa improvisación de este Gobierno se están haciendo notar con enorme gravedad en nuestro sistema judicial. Se trata de una ley que obstaculiza y puede llegar a impedir a los ciudadanos el acceso a la justicia en condiciones de igualdad para defender sus derechos, privándoles del derecho constitucional a la tutela judicial efectiva, que en la práctica supone que solo teniendo dinero puede accederse a la justicia, lo cual deja indefensos y desprotegidos a los colectivos más vulnerables y aún más en la situación actual de crisis económica. Esta situación ya de por sí es un escándalo, pero cuando nos ponemos a pensar en colectivos como las víctimas de accidentes de tráfico pasamos a la injusticia total. La aprobación de esta ley llevó incluso a la Defensora del Pueblo a recomendar al ministro de Justicia una modificación sustancial del sistema de tasas judiciales y al presidente del Consejo General de la Abogacía a reconocer que esta iba a consagrar una justicia para ricos y otra para pobres, impidiendo el acceso a la misma a un gran número de ciudadanos. Señorías, el Gobierno ha conseguido algo nada fácil en el actual contexto: lograr un amplio consenso en contra de su ley. Todos los grupos parlamentarios votaron en contra y asociaciones de consumidores, sindicatos y todas las profesiones que actúan en los procesos judiciales —abogados, jueces, fiscales, secretarios judiciales, procuradores, notarios, registradores y graduados sociales— han expresado su rechazo a la misma y así lo han manifestado a través de sus respectivas asociaciones.

Pues bien, con solo dos meses de vigencia, se aprobó el Real Decreto-ley 3/2013, por el que se modificó el régimen de tasas en el ámbito de la Administración de Justicia y el sistema de asistencia jurídica gratuita. En este decreto-ley, el Gobierno continúa intentando justificar las tasas judiciales, relacionándolas con el derecho de asistencia jurídica gratuita, transmitiendo así a la opinión pública la idea de que nadie quedará fuera del sistema por falta de recursos económicos, algo que, como pueden imaginar, no se ajusta a la realidad. Así, el decreto-ley recoge una modificación de la Ley 1/1996, de 10 de enero, de Asistencia Jurídica Gratuita, estableciendo lo siguiente: h) Con independencia de la existencia de recursos para litigar, se reconoce el derecho de asistencia jurídica gratuita a quienes a causa de un accidente acrediten secuelas permanentes, que les impidan totalmente la realización de las tareas de ocupación laboral o profesional habitual y requieran la ayuda de otras personas para realizar las actividades más esenciales de la vida diaria cuando el objeto de litigios sea la reclamación de indemnización por los daños personales y morales sufridos. Como pueden ver, señorías, esta regulación tiene como consecuencia que solo un grupo reducido de casos se podrían acoger, pero se obligaría a los afectados a aceptar una dirección letrada elegida en reparto y, sobre todo, dejaría fuera la mayoría de los casos. ¿Qué pasa, señorías, con los lesionados que no puedan acreditar estas circunstancias? ¿No tienen derecho a esta exención? ¿No les parece injusto? ¿Qué pasa, señorías, con quienes no pueden pagar las tasas mientras obtienen los requerimientos para la exención? ¿Tendrán que pedir un préstamo hasta que se les reconozcan las secuelas permanentes? ¿Les parece esta una forma de ayudar a una víctima de un accidente? A cualquier ciudadano que acuda a la justicia se le dirá: Usted de momento pague y luego tráigame el papel que demuestre que tiene derecho a no pagar. No sé si es a esto a lo que se refería el ministro cuando hablaba de justicia gratuita ni sé tampoco si es lo que entiende el grupo que sustenta al Gobierno por tutela judicial efectiva. ¿Qué pasa señorías con los familiares de un fallecido? ¿No deberían tener ellos derecho a la exención? Lo que el Grupo Parlamentario Socialista demanda es que al menos las personas físicas no paguen tasas judiciales, lo que excluiría estos casos y otros igualmente injustos. Por ello hoy animamos al Grupo Popular a que se solidarice con las víctimas y apoye esta proposición no de ley que hoy presentamos en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se ha presentado ninguna enmienda. Por tanto, pasamos al turno de portavoces. En primer lugar, tiene la palabra el señor Cantó, portavoz de UPyD.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 8

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: El mayor pero que tenemos respecto a la propuesta que se nos trae aquí es un pero general. Nosotros nos hemos manifestado en numerosas ocasiones en contra de las tasas judiciales en cualquier ámbito. Cuando los ciudadanos decidimos delegar en el Estado la posibilidad de defendernos para obtener una reparación de un menoscabo de nuestros derechos, renunciamos a la búsqueda del ojo por ojo y decidimos acatar sentencias judiciales, resoluciones y fallos. Igualmente, pusimos en manos del Estado de derecho los medios necesarios para llevar a cabo dicha labor; me refiero principalmente a los órganos judiciales, los cuales, en teoría —ese es otro de los problemas de nuestro país—, gozan de cierta autonomía para ejercer la labor que les encomendamos. En acuerdo con todo esto que estoy diciendo, hicimos un contrato social en el que se estableció que los ciudadanos, a través de nuestros impuestos, pagaríamos aquello que fuera necesario para conseguir que la justicia funcionase como es debido. No sabemos cuál es la justificación que presenta el Partido Popular para que el ciudadano deba volver a pagar otra vez, después de haberlo hecho con sus impuestos, a través de una tasa por un servicio reconocido constitucionalmente como gratuito y que solamente puede prestar el Estado. A menudo se argumentan muchas excusas, pero a nuestro juicio ninguna tiene el rigor ni la firmeza necesarios para desvirtuar algo que para nosotros es un derecho fundamental, claro y objetivo: la administración de la justicia deberá ser totalmente gratuita para todos los ciudadanos y en todo tipo de procedimientos judiciales; en este también. Es cierto que hay gente que dice que en todo lo que tiene que ver con los accidentes de tráfico esas tasas no devienen en coste alguno para los intervinientes, porque entran en juego los seguros, pero eso tampoco es cierto, porque como todo el mundo sabe los seguros terminan aplicando una subida por esos costes que asumen. Creemos conveniente apoyar esta PNL, pero enmarcándola en un pero mucho más general que tiene nuestro partido respecto a las tasas judiciales, no solo en este ámbito del que estamos hablando aquí ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Jané, portavoz de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, el Grupo de Convergència i Unió va a votar favorablemente esta proposición no de ley. En la Diputación Permanente que se celebró el pasado verano, en la que la introducción de las tasas generó gran controversia, ya nos posicionamos en sentido contrario a la implantación de la nueva ley, ley que ha sido recurrida por el propio Govern de la Generalitat ante el Tribunal Constitucional.

Compartimos claramente el objetivo que pretende hoy el grupo proponente en el ámbito concreto de la seguridad vial. Convergència i Unió siempre ha estado al lado de las víctimas de accidentes de tráfico, siempre. Siempre hemos promovido consenso sobre lo que las víctimas, a través de sus asociaciones, han pedido a los diputados, a los grupos parlamentarios que pertenecemos a esta Comisión de Seguridad Vial. En esta ocasión todas las asociaciones de víctimas se han puesto de acuerdo en dirigirnos una petición, una petición que va más allá de la seguridad vial. La petición afecta al conjunto de la nueva ley, pero tiene repercusión en el ámbito de la seguridad vial, en tanto que hay víctimas de accidentes que pueden no entrar en el supuesto que finalmente se reformó para que quedase excluido de las tasas. Es un supuesto que sigue limitando a muchísimas víctimas de accidentes de tráfico, y al dolor que supone un accidente de tráfico no debemos sumarle un impedimento pecuniario que obstaculice el derecho a la tutela judicial efectiva, derecho fundamental que reconoce el artículo 24 de la Constitución. Estamos con las víctimas y por tanto votaremos a favor de esta proposición no de ley, sabiendo que quizás hoy el voto en esta Comisión no podrá evitar que esa ley se siga aplicando. Esperemos que el propio Tribunal Constitucional, a través de los recursos y las impugnaciones que se han presentado a esta ley, estudie con profundidad en qué medida se está lesionando el derecho a la tutela judicial efectiva, artículo 24 de la Constitución, en este caso, de las víctimas de accidentes de tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Escobar, en representación del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **ESCOBAR LAS HERAS**: Me corresponde defender la postura del Grupo Parlamentario Popular ante esta iniciativa. Antes de brindar los argumentos a sus señorías, me van a permitir que haga dos apuntes previos. En primer lugar, quiero expresar nuestro reconocimiento y nuestra adhesión a la importantísima labor que desarrollan las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, sumándonos así a la reflexión y al reconocimiento que hacía la portavoz socialista. En segundo lugar, refiriéndome también al Grupo Socialista y en lo tocante a la pura dinámica parlamentaria, a la pura dinámica electoral,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 9

por decirlo así, quiero hacer un brevísimo apunte referido a ese sainete con el que a veces se critica al Partido Popular, diciendo que nos hemos quedado solos con nuestra mayoría. Este argumento vale para esta iniciativa y para cualquier otra. Creo que en democracia tener el respaldo de una mayoría es de lo más importante, luego esa soledad que machaconamente se nos achaca es ni más ni menos que la confianza de muchos millones de ciudadanos en muchos diputados que les representamos y que con esa legitimidad procuramos hacer las cosas de la mejor forma posible. Esa mayoría absoluta es lo que pontifica nuestro sistema democrático. Esa democracia es la que nos pone a unos a gobernar y a otros donde están, en la oposición. Lo digo con todo el cariño. **(Rumores).** A partir de ahí, entro en los argumentos breves y concisos. **(Rumores.—Un señor diputado pronuncia palabras que no se perciben).**

Como decía, voy a tratar de ser lo más sinóptico posible en los argumentos para justificar la postura en contra del Grupo Parlamentario Popular. Se trata de una iniciativa muy adecuadamente expuesta —la diputada socialista tiene un verbo fácil y hay que reconocer la brillantez de sus argumentos—, pero es efectista, innecesaria e ineficaz. Explico el porqué. Mezcla dos argumentos principales. Uno de ellos, que ya está superado en el debate parlamentario, es el que tiene que ver con el tan traído y llevado asunto de las tasas judiciales. En este sentido, por no agotar a sus señorías con los debates que ya hemos tenido ocasión de escuchar, quiero insistir en tres argumentos fundamentales. Tenemos que superar entre todos esa dinámica perniciosa de justicia para pobres y para ricos. No es cierto. La justicia es, como aquí se ha dicho, un derecho constitucional, un derecho que tiene que ser garantizado, un derecho que, como ha reconocido el propio Tribunal Constitucional en su sentencia 20/2012, puede ser sufragado parcialmente mediante unas tasas judiciales. Hasta ahí el argumento político y el argumento jurídico. Hay que erradicar ese debate absolutamente estéril. Aquí se trata de conseguir ese derecho a la tutela judicial efectiva para todos y, sobre todo y especialmente, gratuito para todo aquel que lo pueda necesitar.

Entrando en la segunda cuestión, que afecta a accidentes de tráfico, tengo que insistir en que hay dos grupos normativos en funcionamiento, uno es el que tiene que ver con las tasas judiciales y otro, que también hay que traerlo a colación, es aquel que se modifica como consecuencia de la modificación del Real Decreto 3/2013, sobre el acceso a la justicia gratuita. Pues bien, en la Ley de Tasas y en la Ley de Justicia Gratuita llevadas al caso concreto que nos ocupa —y ya pasamos de los argumentos políticos a los argumentos operativos domésticos— se dan varias circunstancias en beneficio de las víctimas de accidentes de tráfico. Primero, si los pleitos se sustancian por la vía penal, si tienen que ver con la reclamación judicial de algo en justicia referido a los accidentes de tráfico, están exentos. Ese es un gran porcentaje de causas judiciales que quedarían exentas. Segundo, si las víctimas de los accidentes al final revisten secuelas de carácter permanente también están exentas. Es decir, el caso que ilustra la proposición no de ley del Grupo Socialista quedaría exento y quedaría acogido al beneficio de justicia gratuita. **(La señora Sumelzo Jordán hace gestos negativos).** Sí, sí, rotundamente sí. Está bien introducir soflamas políticas, pero vamos a lo concreto, y cuando descendemos a lo concreto la tozudez de los hechos es diáfananamente rotunda. Tercero, en el caso de que sean víctimas con menores escuelas y con recursos escasos siempre van a estar excluidas del pago de tasas por incorporarse a los supuestos generales previstos en la Ley de Tasas. Si llegado el caso queda algún supuesto fuera, la Ley de Tasas contempla un supuesto excepcional para que en esos casos —por razón de salud o discapacidad sobrevenida— las víctimas puedan acogerse al beneficio de justicia gratuita. Esta es la realidad judicial; de la realidad política ya he hablado.

En definitiva, lo rechazamos porque lo que piden en su proposición no de ley ya está efectivamente incorporado en la Ley de Tasas o en la Ley de Justicia Gratuita, como también están incorporadas a esa exención las víctimas de terrorismo, las víctimas de maltrato doméstico, las víctimas de trata, etcétera. Hay un elenco considerable de víctimas que están exentas del pago de tasas judiciales.

El señor **PRESIDENTE:** No habiéndose presentado ninguna enmienda, esta proposición no de ley se votará en sus propios términos.

— **PARA EQUIPARAR LA INFORMACIÓN RECIBIDA POR PARTE DE LOS CONDUCTORES EN RELACIÓN CON EL USO DE CADENAS Y DE NEUMÁTICOS DE INVIERNO CUANDO SE PRECISE SU UTILIZACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/001492).

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la proposición no de ley número 4, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), para equiparar la información recibida por parte de los conductores en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 10

relación con el uso de cadenas y neumáticos de invierno cuando se precise su utilización. Para su defensa, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, Convergència i Unió trae hoy una iniciativa dirigida a fomentar las medidas que incidan en una mayor seguridad cuando las condiciones climatológicas sean adversas. Estamos hablando de temperaturas inferiores a 7°C. Los neumáticos estándar o de verano tienen un menor agarre a partir de esa temperatura y ello redundará en muchas ocasiones en accidentes de tráfico. En condiciones de nevada, cuando la vía no está cerrada, se recomienda el uso de cadenas, que es una alternativa para lograr la adherencia del vehículo y evitar accidentes de tráfico o que el vehículo quede inmovilizado sin poder continuar su marcha debido a la nieve existente en esa carretera concreta. Por tanto, tenemos las cadenas, conocidas, difundidas, que son una alternativa, pero existen también otras que en ocasiones pueden ser beneficiosas para aquel conductor que no está acostumbrado a la colocación y el uso de cadenas. Hay conductores a los que la colocación de las cadenas les puede suponer un riesgo por el lugar exacto en el que se deben colocar o por su poca experiencia en esa operación. De ahí que sea necesario difundir la existencia de otras alternativas, entre ellas los neumáticos de invierno, que permiten la adherencia precisa y no necesitan colocación cuando la climatología se vuelve adversa en plena ruta. Las autoridades de tráfico deben intentar difundir la necesidad de cuidar los neumáticos, de mirar su nivel de adherencia; deben recordar en todas las campañas de tráfico que hay que controlar la presión y que en determinadas épocas se pueden llevar cadenas y se pueden llevar también neumáticos de invierno. Creemos que esa información adicional es oportuna y refuerza la seguridad vial, y por eso Convergència i Unió pide hoy que este Congreso de los Diputados, en tanto órgano de impulso, desde el punto de vista competencial, a la DGT, le inste a que, a la hora de realizar las distintas campañas informativas, incluya los mensajes a favor de la utilización de los neumáticos de invierno en aquellos momentos y lugares en los que la temperatura media sea inferior a los 7°C. Esta proposición no de ley está amparada también en la legislación. La legislación, en este caso el reglamento general de vehículos, prevé la posibilidad de colocar cadenas en la rueda motriz o de utilizar neumáticos especiales. Por tanto, se adapta a la normativa y supone trasladar desde un punto de vista informativo a los conductores aquello que la normativa ya prevé, ofreciendo esa alternativa de instalar neumáticos de invierno. **(El señor vicepresidente, Martín González, ocupa la Presidencia).**

Hemos llegado a un punto de acuerdo con el único grupo que ha presentado una enmienda, el Grupo Popular. La enmienda que presentaba parecía inicialmente de sustitución de toda la proposición no de ley, pero nosotros entendíamos que debería afectar al punto 1 y así lo ha aceptado el grupo enmendante. Por tanto la enmienda del Grupo Popular sustituye el punto 1, el punto 2 no se aprobará y se respetarán los puntos 3, 4 y 5. Con esto aprobaríamos que se reforzaran esos mensajes emitidos por la DGT, tanto en medios de comunicación como en paneles de mensajes en las carreteras, insistiendo en la necesidad del uso de cadenas o de neumáticos de invierno cuando las condiciones climatológicas así lo requieran. También incorporaremos esos puntos en los que pedimos que en las comunicaciones de la DGT, en radio, Internet, teléfono, teletexto, televisión, sobre el estado de las carreteras, lo que se llama vialidad invernal, se indiquen los tramos en los que es obligatorio el uso de cadenas o de neumáticos de invierno.

En el punto siguiente decimos que las campañas informativas de la DGT deben recordar los beneficios que en materia de seguridad vial tiene para el consumidor y para el usuario la utilización de neumáticos de invierno en aquellos momentos y lugares donde la temperatura media es inferior a los 7°C. También se indica que en las campañas informativas de la DGT o en las campañas de las autoridades de tráfico se incluya como uno de los temas el control de la presión y el estado de los neumáticos de los vehículos, debido a su influencia en la seguridad —la propia adherencia—, en el consumo de carburante —que también es importante, porque tener unos neumáticos con buena adherencia ayuda a ahorrar combustible— y en la duración de los neumáticos —coste de uso y generación de desechos—.

Esta es la propuesta que hoy plantea Convergència i Unió. Esperamos que pueda ser aprobada por unanimidad en esta Comisión de Seguridad Vial.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Para defender la enmienda presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra don Guillermo Collarte.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Quiero manifestar nuestro total acuerdo con la exposición que acaba de realizar mi compañero el señor Jané, y prueba de ello es la transaccional que vamos a plantear.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 11

No tenemos nada que añadir sobre la importancia que tiene este tema, ya que la propia Dirección General de Tráfico lo hace así normalmente. Tampoco hay ningún inconveniente por lo que se refiere a lo que se conoce como neumáticos de invierno. El artículo 159 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, prevé la utilización de esos neumáticos y la propia Guardia Civil lo hace. El único problema que se nos plantea para poder aprobar los puntos 1 y 2 es lo de los paneles. Los paneles de información que utiliza la Guardia Civil tienen 12 caracteres. Si ponemos cadenas y neumáticos de invierno tenemos 22 caracteres y no caben. Se está pensando sustituir las palabras neumáticos de invierno por ruedas de nieve. En el momento en que se considere que el usuario interpreta de forma similar neumáticos de invierno y ruedas de nieve se incluirá esa información en los paneles. Es un problema técnico. No se puede hacer de momento, aunque están intentando resolverlo y en caso de que se consiga, no habrá ningún problema. Si es así, el compromiso que se adquiere, a través de este portavoz, es que en el momento en el que el problema técnico de los caracteres se resuelva la Dirección General de Tráfico lo pondrá en los paneles.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Por el Grupo de UPyD, tiene la palabra el señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Queremos manifestar nuestro acuerdo con la propuesta que nos trae el señor Jané, de Convergència i Unió. Todo lo que redunde en una mejor información a los usuarios de nuestras carreteras hará que los problemas sean menores. Ojalá el neumático de invierno no tuviera un coste tan importante para algunos vehículos que además de ser privados son industriales, como los camiones, etcétera. Manifestamos nuestro acuerdo, porque para nosotros todo lo que sea información es necesario, fundamental y bueno. Repito que apoyamos la propuesta que nos trae Convergència i Unió.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Por el Grupo Socialista, tiene la palabra doña Helena Castellano.

La señora **CASTELLANO RAMÓN**: Vemos con agrado la propuesta que nos trae hoy aquí el Grupo Parlamentario Catalán y, por tanto, vaya por delante que la apoyaremos.

Mi grupo considera que el tema del estado de los neumáticos tiene una gran relevancia y que una adecuada información y puesta en valor puede contribuir a evitar un gran número de accidentes. Con carácter general, creemos que el punto 5 es importante para todos los conductores y que desde la DGT se deben impulsar campañas informativas sobre la importancia del buen estado de los neumáticos, no solo por el evidente ahorro que esto supone, tanto en combustible como en duración de los mismos, sino fundamentalmente por seguridad, porque en condiciones climatológicas adversas —basta con que el asfalto esté mojado— el tiempo de frenada aumenta y el agarre del neumático, es decir, el estado en el que este se encuentre, puede evitar muchos accidentes. Este es un factor clave para la seguridad de todos los conductores.

En segundo lugar, yendo ya al tema que nos ocupa, que es el de los neumáticos de invierno y las cadenas, por supuesto estamos de acuerdo en que cuanto más información tengan los conductores mejor. También compartimos que cuando se hace mención a la conveniencia del uso de cadenas, los medios de comunicación y las autoridades no hablan de la equivalencia, aunque esté reconocida en la ley, de los neumáticos especiales de invierno. Es cierto que ambas modalidades tiene sus ventajas y sus inconvenientes y que tienen dos perfiles de usuario bien diferenciados. Por lo que se refiere a los neumáticos de invierno, deberían ser los preferidos —tendrían que ser los que tuvieran la información— por los residentes de las zonas cuya temperatura media es inferior a 7 °C, pero es verdad que la eficacia de estos neumáticos adquiere especial relevancia no solo en las zonas en las que las condiciones climatológicas sean muy adversas sino también en aquellas cuya disposición geográfica sea especialmente complicada y a esto se le añade una mala climatología. Para los vecinos de los pueblos, de los sitios pequeños, que habitualmente utilizan para sus desplazamientos carreteras secundarias cuyo asfalto se puede encontrar mojado o helado, adquiere especial relevancia utilizar estos neumáticos y es para quienes está especialmente recomendado su uso, puesto que en otras condiciones, sin el asfalto mojado o helado, pueden ser perjudiciales. Los habitantes de los municipios más pequeños y menos poblados, los que viven en zonas de alta montaña, con condiciones geográficas y climatológicas adversas, los que en su día a día pueden tener más problemas en sus desplazamientos habituales, son los que preferirán estos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 12

neumáticos y, por tanto, son las autoridades las que tienen que fomentar su uso. Creemos que la proposición va bien encaminada. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Por el contrario, hemos de mencionar que los usuarios de cadenas las utilizan de forma más ocasional, en desplazamientos poco habituales o por algún temporal puntual. Presentamos una enmienda *in voce*, porque pensamos que al tener que poner las cadenas, repito, de forma ocasional muchos conductores no saben o no tienen un conocimiento adecuado de cómo hacerlo. Es tan inseguro poner las cadenas mal como no ponerlas. Por tanto, consideramos que en las campañas de la DGT en las que se habla de los neumáticos de invierno se debe explicar también la correcta colocación de las cadenas en los vehículos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Jané para pronunciarse sobre la aceptación o rechazo de la enmienda.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Aceptamos la enmienda del Grupo Popular a la proposición no de ley, tal y como hemos especificado, modificando el punto 1, suprimiendo el punto 2 y respetando los puntos 3, 4 y 5, que pasarían a ser los números 2, 3 y 4.

Convergencia ve acertada la enmienda *in voce* del Grupo Socialista. Está bien que esas campañas informativas ayuden a explicar a los conductores cómo deben colocar las cadenas, porque es peligroso no tener esa pericia ni ese conocimiento. Decía el señor Cantó que es bienvenido todo aquello que redunde en información al conductor para mejorar su seguridad y, por tanto, esa redacción que nos hará llegar, y que estoy convencido de que todos los grupos aceptaremos, la incorporaremos como un nuevo punto en la proposición no de ley. Agradecemos a la señora Castellano esta propuesta de mejora del texto inicial.

El señor **PRESIDENTE**: Esperamos que la señora Castellano nos entregue su afortunada redacción.

— **SOBRE INCREMENTO DE LA VELOCIDAD EN VÍAS RÁPIDAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001500).**

— **SOBRE PLAN DE GESTIÓN DE LA VELOCIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001645).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a sustanciar conjuntamente los puntos 7 y 9, que hablan sobre incremento de velocidad en vías rápidas y sobre el plan de gestión de la velocidad.

Sugiero que intervenga en primer lugar el Grupo Popular, al ser el más numeroso, para defender su proposición, porque esto dará pie a que cuando intervenga el Grupo Socialista en defensa de la proposición no de ley número 7 pueda defender también la enmienda que ha presentado a la del Grupo Popular.

Tiene la palabra la señora Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Quiero comenzar mi exposición afirmando que esta proposición no de ley que presenta hoy el Grupo Parlamentario Popular, sobre la elaboración de un plan de gestión de la velocidad, es quizá una de las iniciativas más relevantes de todas las que podríamos debatir en el marco de esta Comisión para cimentar el desarrollo de un sistema seguro de circulación vial en España. No en vano con esta propuesta perseguimos combinar de manera equilibrada una serie de medidas dirigidas a conseguir que los vehículos circulen siempre a una velocidad eficiente y adecuada a cada tipo de vía, reduciendo de esta manera los incidentes de tráfico derivados de una circulación demasiado rápida para las condiciones exigidas por el entorno en cada momento, tipo de vía, naturaleza del tráfico, condiciones atmosféricas, etcétera, e incrementando el grado de cumplimiento de los límites de velocidad legalmente establecidos. Hablo de la importancia de esta iniciativa parlamentaria, ya que si lo conseguimos habremos dado un paso importante para resolver de manera sistémica y persistente en el tiempo uno de los problemas críticos que es necesario eliminar para, como decía anteriormente, desplegar un sistema seguro de circulación vial en nuestro país.

Todos somos conscientes de que entre los factores determinantes y/o concurrentes de los accidentes de tráfico imputables al factor humano la velocidad tiene una gran trascendencia, hasta el punto de ostentar el triste privilegio de ocupar, año tras año, el primer lugar entre las causas de accidentes de circulación en carreteras interurbanas y el tercero en ciudad; dicho de otra forma, más del 30% de los accidentes de circulación ocurridos en carreteras y más del 13% de los producidos en vías urbanas son debidos a comportamientos incorrectos, involuntarios o voluntarios, del conductor por no adecuar o ajustar la velocidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 13

a las circunstancias de cada momento; es decir, por circular a una velocidad inadecuada o por sobrepasar el límite legalmente fijado. Señorías, las estadísticas se empeñan de manera muy tozuda en evidenciar que la velocidad y la distracción explican una gran mayoría de accidentes. A modo de ejemplo diré que en el año 2011 se produjeron en España, entre los conductores implicados en accidentes con víctimas, 10.460 infracciones relacionadas con la velocidad inadecuada, excesiva o demasiado lenta, y 18.630 relativas a la conducción distraída. Estas cifras nos tienen que hacer pensar. Cada día se producen en nuestro país 29 infracciones por velocidad que derivan en un accidente con víctimas. Además, según el último informe de la Fiscalía General del Estado la velocidad y también las distracciones van en progresión frente a otras actitudes o factores que atenúan su incidencia causal en los accidentes de tráfico.

Está claro que la selección del límite de velocidad más adecuado al tipo de vía, así como las variaciones que sobre los límites legalmente establecidos se realicen, y que son de sobra conocidos por los conductores, tendrán una influencia directa sobre las ratios de accidentalidad y sobre la gravedad de los accidentes de tráfico. Casi con total seguridad, aumentar o reducir el límite de velocidad incrementará o disminuirá respectivamente la siniestralidad vial. Mi grupo parlamentario es consciente de esta realidad, como ya hemos indicado en otros momentos, así como lo es el Gobierno, tal y como se refleja en la modificación que en materia de velocidad quiere introducir en el reglamento general de circulación.

Señorías, es responsabilidad primigenia del legislador, tal y como se desprende del artículo 9.1 de la Ley de Seguridad Vial, velar por la seguridad de los usuarios de las vías; una seguridad que, *stricto sensu*, debe reflejarse en iniciativas dirigidas a preservar de riesgos o peligros a las personas y a los bienes, velando para ello de manera ínsita por los derechos individuales a la vida, a la integridad física y de los bienes, tanto de los usuarios de las vías como de terceros que pudieran resultar afectados por la circulación de los vehículos. Para ello, como legisladores debemos definir medidas transversales, como la que se contempla en esta proposición no de ley, que atiendan, de conformidad con lo dicho, al riesgo para la vida e integridad física, traducido en la accidentalidad y, además, valorar el impacto que pudieran tener los nuevos límites de velocidad en la mayor o menor fluidez de la circulación, ya que, de modo remoto pero real, tales situaciones incrementan la tensión, el estrés y la angustia posterior a su aparición, lo que puede derivar en una conducción con riesgo alto de accidente. Por eso, en cada país, y el nuestro no es una excepción, los límites de velocidad se determinan acudiendo a estos parámetros.

En resumen, señorías, como legisladores hemos de ser conscientes de que es nuestra responsabilidad instar al Gobierno a que gestione de manera eficaz la velocidad y a que defina, dentro de este marco de gestión, unos límites de velocidad segura, es decir, aquella que permita a los conductores tener el control completo de su vehículo, ya que la delgada línea entre la vida y la muerte se desvanece cuando se circula a una velocidad excesiva o inadecuada. El Gobierno, consciente de la necesidad de adecuar las normas al hecho de que la movilidad de las personas evoluciona de forma constante y, por tanto, sus necesidades y demandas, está tomando medidas al respecto, sobre todo en el entorno urbano. Así lo acreditan las iniciativas respecto a la pacificación del tráfico urbano y al fomento de la bicicleta como medio de transporte preferente, que se incluyen en la anteriormente citada modificación del reglamento general de circulación. Pero nos compete a nosotros como legisladores instarle a que vaya más allá, a que encare el problema de la velocidad desde un punto de vista sistémico, a que vaya más allá de la revisión, generalmente a la baja, de los límites de velocidad para, como también he citado a lo largo de mi intervención, resolverlo de una forma persistente en el tiempo. Para ello, es necesario plantear soluciones transversales englobadas dentro de un plan de gestión de la velocidad en los ámbitos educativo y preventivo, si me permiten decirlo en este orden.

En resumen, siendo conscientes del papel relevante de la velocidad en los accidentes de tráfico, y habiendo constatado que para afrontar su desafío es necesario desplegar todo un planteamiento sistémico, resulta imprescindible definir e implantar un plan de gestión de la velocidad. En este sentido, insisto, no basta con revisar los límites de velocidad sino que habrán de tenerse en cuenta otras perspectivas, sobre todo, la exigencia del cumplimiento de la norma y la educación vial, así como la tarea de identificar a los grupos de interés y de consensuar con todos ellos el citado plan. Para que ese plan tenga éxito deberá disponer de la correspondiente estructura de gestión política y administrativa. Para asistir al Gobierno en su lucha contra la siniestralidad vial, es para lo que, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, pido el apoyo de esta Comisión a la proposición no de ley que les acabo de presentar.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora debatir el punto 7 del orden del día. Para la defensa de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista y de la enmienda presentada a la del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Sicilia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 14

El señor **SICILIA ALFÉREZ**: Permítanme que, dado que debatimos de forma conjunta los puntos 7 y 9, haga mención, cómo no, a la proposición no de ley que nos presenta el Grupo Popular, para más tarde presentarles la enmienda que tenemos registrada.

Tras oír la exposición de la señora Bravo, he pensado que lo que iba decirnos era que la Comisión fuera responsable y que instáramos al Gobierno a revisar esas velocidades que se pueden dar en las diferentes vías, pero primando la seguridad, es decir, no pidiéndole al Gobierno que aumente la velocidad en las vías, dado que esto supone un riesgo, porque puede haber más accidentes y ser más graves. Eso es lo que en un primer momento he deducido de la intervención de la señora Bravo y también de la exposición de motivos de la proposición no de ley que nos presenta el Grupo Popular, que justo al inicio dice: El exceso de velocidad o la velocidad inadecuada es quizá el problema endémico más grave que todavía subyace en el sistema de tráfico en España. La señora Bravo decía textualmente: La velocidad es el principal factor de accidentes. Nos dicen que es un hecho irrefutable la presencia de la velocidad como factor determinante y concurrente en los accidentes de tráfico con víctimas y que, sin duda, tiene un papel potenciador en el riesgo de accidentes y, sobre todo, en sus consecuencias —sin duda existe ese vínculo entre velocidad y accidentes, entre velocidad y mortalidad, entre velocidad y mayores daños en las víctimas—, por lo que no entendemos que luego se nos quiera hablar de que hay que gestionar la velocidad.

En realidad, ustedes no han venido a debatir esta proposición no de ley sino otra que no se han atrevido a presentar y que registraron con el número 1034. En esta Comisión de Seguridad Vial podía resultar demasiado agresivo defender lo que sí ponen en esa proposición registrada por su grupo y, por tanto, tienen que venir a contar de manera diferente lo que en el fondo buscan. Hablan de que si gestión de velocidad, que si nueva definición de los límites de velocidad, etcétera. Se trata de esta técnica última que tiene el Partido Popular de llamar al pan pan y al vino vino. ¿Se acuerdan de lo que decía el presidente del Gobierno? A la subida de impuestos no la llamamos subida de impuestos y al rescate bancario no lo llamamos rescate bancario. Cuando leemos literalmente el texto de la proposición no de ley —les hablo de la que han registrado pero no han querido debatir— vemos que dice: Permitir establecer límites de velocidad más altos para las autopistas de peaje. Como esto no pueden decirlo tan claro en esta Comisión de Seguridad Vial, porque puede chirriar un poco en los oídos de su señorías, debatimos otra en la que hablamos de gestión de velocidad, de definir nuevos límites, cuando, en definitiva, lo único que nos están proponiendo y que quieren proponer es que en las autopistas de peaje se pueda ir a más velocidad. No hay más que ver la argumentación que nos dan en esa proposición no de ley que no han querido debatir, pero que es lo que esconde esta otra que han presentado y que ahora estamos viendo. Primero hacen una auténtica alabanza a las autopistas de peaje —cuestión en la que no voy a entrar— y dicen que si contribuyen al desarrollo económico del país, que si son vías seguras, que son tan seguras que permiten poder circular a velocidades superiores, etcétera. Aquí es donde se esconde la verdadera intención. Como las autopistas de peaje son vías más seguras podemos ir más rápido por ellas. Además —creo que la señora ministra de Fomento estará contenta—, nos dicen que las autopistas de peaje —estoy describiendo lo que cuentan en su proposición no de ley— tienen un grave desequilibrio económico-financiero y que están perdiendo dinero. Pero aquí viene la solución. En lugar de rescatarlas, porque la ministra de Fomento ya nos cuenta el problema de responsabilidad patrimonial del Estado que puede suponer tener que rescatar, nacionalizar esas autopistas de peaje, como las radiales de Madrid o como la autopista Ocaña-La Roda —estoy mencionando las mismas que ustedes ejemplifican—, se piensa dar mejores condiciones en esas autopistas para hacerlas atractivas a los usuarios. ¿Cómo? Aumentando la velocidad en ellas. Eso es lo que nos están diciendo. Esa es la posición que tiene la directora general de la DGT, porque ya ha dicho, hablando sobre esta modificación que pretenden hacer del reglamento general de circulación, que se va a aumentar la velocidad hasta los 130 kilómetros/hora en algunas vías. Estoy convencido de que esas vías serán, cómo no, las autopistas de peaje, que pierden cada vez más dinero porque hay menos usuarios. Hagámoslas atractivas; pongamos la seguridad al servicio de las concesionarias de las autopistas de peaje. El caso es rescatarlas, que no perdamos dinero. ¿Que aumenta el número de accidentes porque se va a más velocidad? El caso es rescatarlas, que no perdamos dinero. ¿Que hay más accidentes mortales porque se aumenta la velocidad? Bueno, pero hemos conseguido rescatar las autopistas porque las hemos hecho más atractivas. Eso es lo que verdaderamente se esconde ahí.

La posición del Grupo Socialista en este tema es clara y contundente. No estamos de acuerdo en que se aumente la velocidad, porque es un factor de riesgo a la hora de aumentar el número de accidentes, el número de muertos en las carreteras y de que las víctimas puedan padecer heridas mucho más serias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 15

Por tanto, por una cuestión de seguridad no estamos de acuerdo. El estudio Nilsson, avalado por la Organización Mundial de la Salud, dice que reducir el 5% la velocidad media supone una reducción aproximada del 10% de accidentes con heridos y de un 20% de accidentes mortales, mientras que, por otra parte, el aumento en un 5% de la velocidad media supone un aumento aproximado del 10% de los accidentes con heridos y del 20% de los accidentes mortales. Por tanto, si el aumento de velocidad supone más riesgo para los usuarios de la vía, no podemos estar de acuerdo en que se haga. También hay cuestiones medioambientales. Sabemos, y ahí están los estudios —no voy a incidir en los datos—, que una mayor velocidad supone más contaminación, dado que se aumenta el CO₂ que se desprende al medio ambiente. Incluso tenemos que hablar de la dependencia energética de nuestro país, ya que aumentar la velocidad supone más consumo de combustible, por tanto, más petróleo, del que, sin duda, somos dependientes.

Por razones energéticas y medioambientales, pero, sobre todo, por razones de seguridad vial, no podemos estar de acuerdo con lo que ustedes nos proponen. Por eso hemos presentado una enmienda a su proposición no de ley en la que les pedimos que se plantee ese debate, pero que sea con todos, con todas las fuerzas políticas, con todos los grupos parlamentarios, con las asociaciones de víctimas, con expertos, para que no digan ciertamente si es aconsejable, desde el punto de vista de la seguridad, del medio ambiente o de la energía, si merece la pena llevar a cabo ese aumento en la velocidad que nos proponen la directora de la DGT y ustedes mismos. Si es así, estaremos dispuestos, pero si no hay acuerdo ni consenso en este aspecto, no estamos dispuestos a dar un paso atrás en la seguridad vial. A todos nos ha costado muchos esfuerzos, muchos años de trabajo mejorar la seguridad para que ahora, simplemente por una cuestión economicista, para poder salvar a las autopistas, pongamos en riesgo la vida de muchos usuarios de esas vías. No podemos dar ni un paso atrás. Hemos conseguido mucho, pero nos queda mucho más por conseguir, que es reducir año tras año el número de víctimas en carretera.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al turno de fijación de posiciones de los grupos. En primer lugar, tiene la palabra el señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Estamos a favor de que se consensúe una medida como la que proponen el Grupo Popular y el Grupo Socialista, con pequeñas diferencias. Voy a hablar de ambas a la vez, porque de la lectura de la argumentación de la proposición, en este caso hablo de la del Grupo Popular, se extraen unas ideas un poquito contradictorias, porque, por un lado, se habla del riesgo real de la velocidad y de su adecuación a la vía por la que se circula, mientras que por otro se propone establecer parámetros fijos de límite de velocidad para cada una de las vías y sus circunstancias. Cada vía de uso público cuenta con unas características propias que además pueden cambiar según las condiciones climatológicas o la adecuación de esa vía a la circulación. Nos preguntamos cómo podremos establecer límites acertados para que los conductores los apliquen a cada una de las vías por las que circulan. Es cierto, y en eso estoy de acuerdo con lo que ha planteado el Grupo Socialista, que —si me permiten la expresión— hay un cierto tufillo de que lo que se está intentando es favorecer la construcción de nuevas vías en las que sí que se podrá permitir ese aumento de velocidad o, lo que es casi peor, porque es igual de extravagante —si se me permite esta expresión—, salvar aquellas vías, aquellas autopistas de peaje que sí que están pasando por graves problemas financieros. Nos parece que sería acertado trabajar también en el ámbito de la prevención real, no de la denuncia y de la posterior sanción, es decir, del miedo, que es donde se centran muchas veces las fuerzas. Sería más lógico aplicar medidas que llevasen a la instauración de la conducción segura y adecuada para cada circunstancia, no solamente de la vía, como he dicho antes, sino de las condiciones climatológicas, del tipo de vehículo, de la carga que lleve y muchas más cuestiones que son cambiantes e imprevisibles. Creemos que los miembros del Grupo Popular están tratando de dar amparo a la propuesta futura del Partido Popular respecto a la velocidad en vías interurbanas, es decir, disminuir la velocidad en carreteras secundarias y aumentarla en autovías y autopistas y, a la vez, incrementar probablemente el importe de las multas por incumplimiento de esta normativa. Aprovecho para pedir de nuevo unos radares que cumplan con la prevención y no tengan ese clarísimo ánimo recaudatorio.

Respecto al punto 1 de la PNL podemos decir lo mismo que en las anteriores. Apoyaremos siempre todo lo que sea informar al usuario y mentalizarlo sobre la seguridad vial. El punto 2, ya lo hemos dicho antes, en el fondo pretende modificar límites de velocidad. En un principio no deberíamos poner objeciones, pero creemos que habría que profundizar bastante más en este estudio sobre las vías en función de su trazado, estado, etcétera. Si lo que se quiere modificar son los límites de velocidad, tanto aumentarlos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 16

como disminuirlos, se debería hacer con criterios objetivos de utilización y uso y también —esto es importante— dependiendo del índice de siniestralidad. Respecto al punto 3 de la PNL que presenta el Grupo Popular no tenemos nada que objetar. Es algo que venimos pidiendo desde hace mucho tiempo y continuamente. Para nosotros se queda en una mera declaración de intenciones, porque seguimos observando que aún existen numerosos puntos negros perfectamente identificados, que son consecuencia de una infraestructura deficiente y que no se solucionan. En este sentido, proponemos eliminar en el plazo más breve posible los puntos negros detectados que conlleven un mal estado de las vías. Esto debería hacerse antes de proponer, aunque sea con buena intención, otro tipo de medidas que conlleven cargar el peso de las malas infraestructuras sobre los conductores.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición del Grupo de La Izquierda Plural, tiene la palabra la diputada doña Laia Ortiz.

La señora **ORTIZ CASTELLVÍ**: Nuestro grupo parlamentario va a apoyar la propuesta del Grupo Socialista y no puede apoyar la del Grupo Popular, no porque no esté de acuerdo en gran parte de la intervención que ha hecho la portavoz del Grupo Popular o porque no esté de acuerdo en que la velocidad sea gestionable o porque no esté de acuerdo en mejorar las infraestructuras orientadas a conseguir vías más seguras. Podemos estar de acuerdo en gran parte del planteamiento de la proposición no de ley, pero nos genera inseguridad jurídica, porque no sabemos exactamente a qué estamos dando apoyo. Si tenemos que hacer caso a lo que el Gobierno interpreta de esta retórica, que debe ir en sintonía de la mayoría de esta Cámara y no del Grupo Popular, la interpretación que hace es bastante singular o dista bastante de lo que entendemos por hacer vías más seguras, por hacer una gestión eficaz, segura y sostenible. Esto no aparece tampoco en esta proposición no de ley. La referencia que tenemos, que son las declaraciones de la directora general de Tráfico, nos aleja de la posición, y no queremos avalar propuestas que nos acaben conduciendo a las medidas que está planteando el Gobierno, porque aquí, en la forma en la que está redactada, todo cabe. Quería recordar que en la primera comparecencia de la directora general, en el debate sobre la velocidad, esta diputada preguntó precisamente si tenía intención de aumentar la velocidad y sobre el coste que esto tenía para el país. Recuerdo perfectamente que en ese momento no tenía en mente ese aumento, a lo mejor no le habían llegado las presiones de algunos *lobbies* interesados en él. Entonces dijo claramente que aumentar la velocidad tendría un coste económico, porque incrementaría la factura energética y la factura exterior de España, y además tendría un coste en seguridad y medioambiental. Se refirió a los tres asuntos. No es cuestión de que esto no se haya estudiado en ninguna parte y de que seamos los primeros que nos lo planteamos. Esto está estudiado. Está científicamente probado que el aumento de la velocidad incrementa la gravedad de un impacto, la contaminación y las emisiones, que tiene un efecto en las partículas y aumenta el consumo de combustible y nuestra factura energética. No creo que sea un tema de análisis. Está más que probado, porque son medidas que se han trabajado en muchísimos países y también en el nuestro. En Cataluña se hizo una gestión variable, con una limitación de la velocidad que tuvo efectos claros en la reducción de partículas en suspensión y de la contaminación y también en la fluidez del tráfico en la entrada y en la seguridad. La decisión planteada actualmente solo puede responder a intereses económicos, solo puede responder a eso. Es una factura que pagaremos todos, no solo los conductores, sino también los no conductores, es decir, todos los ciudadanos, porque es una factura en términos de seguridad, de salud —de la de todos, no solo de los que utilizan el vehículo privado— y de energía. Sinceramente nos parece un despropósito plantear hoy aumentos de velocidad. Apoyaremos la propuesta que hace el Grupo Socialista, aunque es verdad que ha sido más contundente la exposición que la propia redacción de la proposición no de ley. A nuestro entender, tal y como está ahora el debate, una redacción más clara y contundente seguramente permitiría entender mejor la gravedad de lo que estamos hablando hoy. En la situación económica en la que está España, plantear este tipo de propuestas, que solo interesan a un núcleo muy reducido, es decir, a un núcleo privilegiado, que son los grandes aliados del Gobierno, acaba perjudicando a la mayoría de la población.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra el portavoz de Convergència i Unió, don Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, Convergència i Unió quiere afrontar el debate de esta mañana en esta Comisión sobre la velocidad en términos de seguridad vial. Convergència i Unió entiende que en este debate están entrando apriorismos que nada tienen que ver con la seguridad vial ni con la propia voluntad de miles de conductores, que nos piden: carreteras seguras, límites de velocidad adecuados a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 17

ellas, a su estado y que el límite de velocidad sea realmente creíble para el conductor que debe cumplirlo y que tendrá una sanción y unas consecuencias si no lo cumple. Centremos el debate donde debería estar: en el ámbito de la seguridad vial, en el ámbito de lo que desea el conjunto de la sociedad en cuanto a límites de velocidad. Hoy aquí se están escuchando argumentos que nada tienen que ver con esa finalidad. Por eso Convergència i Unió entiende del todo necesario que se realice, como nos propone en este caso el grupo mayoritario, un plan de gestión de la velocidad. Estudiemos, analicemos cada vía, veamos exactamente dónde se producen los accidentes y por qué motivo y en qué ocasiones —que son muchas— el accidente se produce porque el límite de esa carretera convencional no es un límite adecuado para esa vía. Analicemos cuando puede modificarse un límite de velocidad si las condiciones climatológicas son adversas, como se hace en otros países de nuestro entorno. Hagamos de los límites de velocidad algo que obedezca al sentido común, que sean límites creíbles. No debemos partir de apriorismos. Nosotros no nos sumamos alegremente a un aumento de los límites, pero tampoco renunciamos a que se estudie de manera serena, con datos y con aportaciones científicas, cuál debe ser el límite más adecuado en cada tipo de vía, atendiendo a su peligrosidad y a la necesaria prevención de accidentes de tráfico. En muchísimas ocasiones, señor presidente, en determinadas vías de gran seguridad en las que hay poquísimos accidentes un límite muy bajo puede comportar que muchos conductores sean multados al no percibir que han ocasionado una situación de riesgo. Quizás eso no es lo que busca la sociedad cuando recibe la correspondiente multa sancionadora. En cambio, en muchas ocasiones existen tramos en los que no hay radar, cuando son peligrosos y el límite no es el adecuado. Busquemos el necesario equilibrio a través de lo que ustedes denominan plan de gestión de la velocidad y nosotros denominamos límites creíbles en cada caso. Para que una vía sea segura y un límite sea adecuado, el conductor debe entender por qué ese límite está ahí y que hay unas razones objetivas que comportan la necesidad de que el conductor cumpla la norma. Entonces estaremos haciendo bien nuestro trabajo como legisladores. No queremos partir de apriorismos. Nos vamos a abstener en la votación de la propuesta del Grupo Socialista, porque entendemos que parte de un apriorismo. Busca el consenso y nosotros también. Creemos que toda modificación debe realizarse desde el consenso, por lo que compartimos esa necesidad, pero nos da la sensación de que ese consenso está predeterminado hacia un resultado unívoco, que no es el que toda reflexión global sobre velocidades debería comportar. Tenemos ejemplos de otros países de nuestro entorno en los que los límites de velocidad son distintos y no por ello hay más accidentes. Reflexionemos y busquemos el límite adecuado para cada tipo de vía para que la norma se dirija a aquello que todos pretendemos, que es una mayor seguridad vial y un mayor sentido común a la hora de dirigirnos a nuestros conductores y de imponerles determinadas sanciones que deben ajustarse a la credibilidad que las normas y las sanciones deben comportar.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pedir a doña Concepción Bravo, portavoz del Grupo Popular, que fije su posición en relación con la aceptación o no de la enmienda del Grupo Socialista.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: No la acepto.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, tanto el punto 7, del Grupo Parlamentario Socialista, como el punto 9, del Grupo Parlamentario Popular, se van a votar en sus términos. Previsiblemente, no vamos a votar antes de la una y media, porque queda un punto triple. El punto 1 si no hay ningún representante del Grupo Parlamentario Mixto que lo defienda no se podrá votar.

- **SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DEL CASCO A LOS CICLISTAS EN EL BORRADOR DE REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/001495).**
- **SOBRE OBLIGACIÓN DE USO DEL CASCO POR LOS CICLISTAS EN VÍAS URBANAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001499).**
- **PARA CONSENSUAR UNA NORMATIVA ÚNICA RESPECTO AL USO DE LA BICICLETA EN CIUDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 161/001640).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al debate de los puntos 5, 6 y 8. En primer lugar, vamos a dar la palabra al portavoz del Grupo Socialista, don Carlos Corcuera, para la defensa del punto sexto, sobre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 18

la obligación del uso del casco por los ciclistas en vías urbanas. Si a los señores portavoces les parece bien, les daremos un tiempo superior puesto que se acumulan. Por tanto, tendrán un tiempo máximo de diez minutos para defender la proposición no de ley. Señor Corcuera, tiene la palabra.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Quisiera iniciar mi intervención agradeciendo las reflexiones que, sobre la obligación del casco para los usuarios de bicicletas en las ciudades, vienen realizando desde hace ya algunas semanas la Coordinadora de defensa de la Bici, ConBici, la Asociación de ciclistas profesionales y una larga lista de gobiernos municipales. Quiero darles las gracias muy especialmente por su presencia hace algo más de una hora en el acto organizado por el Grupo Parlamentario Socialista en defensa del uso de la bicicleta en nuestras ciudades, como medio de transporte sostenible, saludable y seguro.

Señorías, este es también el objeto de la proposición no de ley que hoy trae a la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible el Grupo Parlamentario Socialista. Cuando uno escucha a ciclistas expertos y a alcaldes tiene la absoluta convicción de que la seguridad de los usuarios de las bicicletas en nuestras ciudades no depende del uso del casco, sino que hay factores mucho más determinantes. Muy al contrario, todos los expertos advierten que la obligatoriedad del casco no solo no va a ayudar a reducir la siniestralidad, sino que va a incidir negativamente en la presencia de las bicicletas en nuestras ciudades. Ya les adelanto también que el Partido Socialista va a impulsar, movido por esta oposición frontal del mundo de la bicicleta, pero también por el sentido común, una campaña de mociones contra esta medida en los ayuntamientos que han apostado por incentivar el uso de la bicicleta en sus zonas urbanas, mociones que van en la línea de la declaración institucional aprobada, a instancias del Grupo Socialista, en el Ayuntamiento de Barcelona, apoyada por todos los grupos municipales, también por el Grupo Popular, presidido por don Alberto Fernández Díaz, hermano del ministro del Interior. También van en la línea del manifiesto impulsado por la Red de ciudades por la bicicleta, de la que forman parte multitud de ciudades gobernadas por alcaldes de todos los colores políticos, por cierto, una red de ciudades que actualmente preside el alcalde de Murcia, que creo que es del Partido Popular. Hay una oposición a esta medida que han manifestado un gran número de ayuntamientos, por cierto, también el de Logroño, de cuyo Gobierno es concejal la portavoz del Grupo Popular en esta Comisión. La propuesta de modificación del reglamento general de circulación señala como objetivos en su preámbulo el impulso de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades y la seguridad de los ciclistas en el entorno urbano. Para ello, propone dos medidas básicamente: el uso obligatorio del casco como elemento de seguridad y la obligación de circular en la parte derecha de las vías; medida esta última totalmente contraria a la seguridad que propugna, tal como diversos expertos nos han explicado, puesto que la parte más segura para circular por una vía es justo el centro, no la derecha. La directora de Tráfico nos advierte que se trata de una medida impopular, comparable a la obligación del uso del casco en motocicletas o al uso del cinturón de seguridad en los coches, y que la aprobará contra viento y marea. Tal como advierten los expertos, el debate sobre la obligatoriedad del casco ciclista no debe tener paralelismo con el debate sobre la obligatoriedad del cinturón de seguridad o del casco para las motocicletas. En los tres casos aparece en un lado de la balanza, como bien protegible, una integridad física del conductor, pero solo en el caso de la obligación del casco ciclista aparecen en el otro lado de la balanza, junto a la libertad del conductor para usar o no el casco, un conjunto de beneficios sociales ligados a la sostenibilidad de la bicicleta como medio de transporte y que podrían no desplegarse de prevalecer la obligatoriedad de la medida. Numerosos estudios demuestran que donde se impone la obligatoriedad del uso del casco se reduce entre un 20 y un 40% la población ciclista. Frente a los 3 millones de ciclistas que se estima que se mueven diariamente por nuestro país, durante el año 2011 se produjeron en España unos 3.500 accidentes con ciclistas, la mayoría en carretera, donde el uso del casco es obligatorio. Los datos aportados por la DGT demuestran que el uso del casco en los ciclistas no es relevante para evitar las lesiones craneoencefálicas y no justifican en absoluto su uso obligatorio en el entorno urbano.

Señorías, nos oponemos a esta medida por los siguientes motivos. Primero, se trata de una medida desproporcionada. Los beneficios de la obligatoriedad del casco para el interés general son mínimos. Solo en contados casos sería necesaria para conseguir el fin perseguido, que es la protección de la integridad física de los ciclistas. En cambio, los perjuicios para el interés general son elevadísimos, porque desincentiva de forma muy importante el uso de la bicicleta. Las posibles ventajas de llevar el casco para prevenir lesiones en la cabeza solo se justifican como una medida proporcionada haciendo una recomendación de su uso. Segundo, desde el punto de vista de la seguridad, no hay argumentos científicos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 19

que avalen estas medidas. Un reciente informe científico patrocinado por la Comisión Europea y la Fundación Mapfre contradice la propuesta de la DGT sobre el uso obligatorio del casco por los ciclistas españoles. El informe propuso más de 60 recomendaciones a los Gobiernos europeos para mejorar la seguridad de los ciclistas y ninguna de estas pedía los cascos obligatorios para los ciclistas. Existe además una gran controversia sobre la eficacia de los cascos. Están diseñados para parar pequeños golpes y choques, pero no para colisiones con coches que circulan a gran velocidad o con camiones. El uso del casco en los ciclistas no es relevante para evitar lesiones y menos cuando se producen por atropellos de vehículo a motor, que suponen, como saben, la mayoría de los accidentes más graves. Los países que han introducido leyes obligatorias para el uso del casco no han logrado tampoco reducir las tasas de lesiones en la cabeza. Cuarto, es una medida inexistente en los países europeos de nuestro entorno que tienen una mayor tradición y presencia de las bicis en sus ciudades que nosotros; países donde el uso del casco no es exigible. Estamos hablando de países como Alemania, Dinamarca, Francia, Reino Unido, Italia, Países Bajos o Portugal. Finalmente, las medidas anunciadas supondrían un durísimo golpe a la naciente industria del cicloturismo, que tiene un potencial inmenso, convirtiendo a nuestro país en un verdadero gueto para la bicicleta en toda Europa. A ello hay que añadir sin duda que aquellos ayuntamientos que han apostado por los sistemas públicos de alquiler corren serio peligro, como demuestran las experiencias de los escasos países —entorno a dos o tres en todo el mundo— en los que es obligatorio el casco, ayuntamientos que, en cualquier caso, tendrán que realizar inversiones adicionales para mantener estos servicios públicos de alquiler.

Señorías del Grupo Popular, no maten moscas a cañonazos. Hagan caso a la opinión de los expertos, a quienes se mueven todos los días en bicicleta por nuestras ciudades y escuchen la postura de sus alcaldes, que coincide en este caso con la del resto de grupos y formaciones políticas. El Grupo Parlamentario Socialista dice sí a la seguridad de los usuarios de la bicicleta, sí a la obligatoriedad del casco en las carreteras y a fomentar su uso voluntario en las ciudades, pero dice un no rotundo a las imposiciones desproporcionadas, que en lugar de ayudar a la seguridad de los usuarios de las bicicletas en los núcleos urbanos, haciendo que cada vez sean más los que se desplacen con ellas, van a desincentivar su uso y a reducir su seguridad. La obligatoriedad del casco no expresa un hito en la política de seguridad vial, como pretende decir habitualmente la directora general, sino el fracaso de la DGT en su política de garantizar una circulación segura a las bicicletas, negándose a su regulación como vehículos especialmente preferentes. La mejor manera de aumentar la seguridad vial y mejorar la salud de los ciclistas, peatones y conductores es favorecer la presencia de más ciclistas. Hay muchas pruebas respecto a que moverse en bicicleta se vuelve más seguro cuantos más ciclistas hay. Dinamarca y los Países Bajos son un buen ejemplo de este efecto, de que cantidad ofrece seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora vamos a dar la palabra a doña Laia Ortiz, para defender la proposición no de ley punto 5, sobre la obligatoriedad de los cascos ciclistas en el borrador del reglamento de circulación, presentada por el Grupo Parlamentario IU-ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. Tiene la palabra.

La señora **ORTIZ CASTELLVÍ**: Intentaré no repetirme mucho. Esta propuesta surgió de la alarma que creó en nuestro grupo parlamentario y en muchísimas asociaciones, entidades de fomento del uso de la bicicleta, asociaciones ecologistas, usuarios y en la sociedad civil en general esa propuesta de borrador del nuevo reglamento de circulación urbana e interurbana, que introducía la obligatoriedad del uso del casco para ciclistas. Entendemos que en 2013, tras diez años, era necesario revisar y modificar ese reglamento, pero nos gustaría hacer una breve reflexión: ¿A qué debería responder y al servicio de qué debería estar un reglamento de circulación en el siglo XXI? Desde 2003 el uso de la bicicleta ha aumentado cada vez más en las ciudades y también ha aumentado el uso de sistemas públicos de transporte basados en ella. Seguramente, tras diez años de aplicación, las propuestas deberían introducir medidas para pacificar el tráfico, para hacer ciudades más amables a las personas y a las bicicletas, como medio prioritario a favorecer por parte de la Administración pública. Debería ser un reglamento orientado precisamente a invertir la situación actual de la movilidad. Es realmente curioso e insólito que, aunque la bicicleta ha elevado sus cotas de uso en nuestras ciudades, en el sur de Europa, en un país como el nuestro, con el clima que tenemos, con unas ciudades —muchas— que podrían facilitar el uso de la bicicleta, estemos a años luz de muchísimas ciudades europeas, que la utilizan de forma sistemática y regular como medio de transporte. Deberíamos plantearnos qué hacemos mal y qué podemos hacer para favorecer un medio de transporte que nos beneficia a todos. Favorece a los que lo usan por sus efectos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 20

beneficiosos en la salud y beneficia a los que no lo usan por los efectos que tiene en la pacificación del tráfico, en la reducción de emisiones y en la sostenibilidad del medio. En cambio, nos encontramos con que, en la revisión de un reglamento de circulación, se introduce una medida que es insólita en Europa, que no se aplica, porque tiene claros efectos perjudiciales para el fomento del uso de la bici. En Australia y especialmente en Canadá, donde se ha utilizado, ha caído en picado el uso de la bici, porque dinamita su uso en sistemas de transporte público. En ciudades como Zaragoza, Barcelona y muchas otras, que la tienen como elemento de transporte público, el casco obligatorio puede acabar con ese uso habitual y también con el ocasional para algunos tipos de desplazamiento. Sinceramente nos parece un auténtico despropósito. Podríamos pensar que el propósito del Gobierno no es el fomento del uso de la bicicleta. ¿Qué hay detrás entonces? ¿Hay una gran alarma de accidentes de bicicleta que tienen que ver con los impactos en la cabeza y se necesita intervenir? No; lo que nos encontramos es que los accidentes y los fallecimientos de ciclistas en las ciudades son 50 veces inferiores a los que hay en accidentes de tráfico. ¿Es esta la prioridad del Gobierno? No; estamos hablando de 10 fallecidos al año. ¿Nos dicen los estudios que realmente el casco nos serviría para ahorrarnos esos diez fallecidos al año? Tampoco nos dicen eso. Lo que favorece la seguridad de los ciclistas es pacificar el tráfico: hacer carriles adecuados para las bicicleta, tener una ordenada administración y gestión del tráfico en las ciudades, reducir la velocidad. Todo esto favorecería muchísimo más la seguridad. ¿Saben lo que más favorece la seguridad? Aumentar el uso de la bicicleta. Cuantos más ciclistas haya en la ciudad más seguros estarán. Esta medida podría ser incluso perjudicial para la seguridad. Nos volvemos a preguntar al servicio de qué exactamente está esta medida. Antes, con la velocidad, nos referíamos a las concesionarias de las autopistas. Aquí intentamos buscar cuál es el motivo que puede haber detrás. Nos gustaría que el Gobierno nos explicara a qué responde realmente. Tiene el rechazo de los usuarios, tiene el rechazo de muchas ciudades, tiene el rechazo de muchos sectores de la sociedad civil. ¿A qué responde si no lo hace a ningún criterio de racionalidad ni de seguridad ni de promoción del uso de la bici y en cambio es una medida completamente disuasoria? Planteamos que se escuche a los afectados y, sobre todo, que no se introduzca esta obligación. Que no sea obligatorio no quiere decir que se obligue a no llevar casco. Se pueden hacer campañas en favor del uso del casco, pero es un auténtico despropósito plantear la obligatoriedad, porque va en contra de lo que hoy, en el siglo XXI, deberíamos estar proponiendo, y porque nos aleja cada vez más de Europa y de los que deberían ser los referentes de movilidad en nuestras ciudades. Estamos a años luz de las ciudades europeas, cuando tenemos las condiciones perfectas para mejorar y tenemos todo el potencial para hacerlo. Esto es dar pasos atrás, como los cangrejos, y no se entiende. Planteamos eliminar esa obligatoriedad del reglamento de circulación.

Aceptamos la enmienda que plantea Convergència i Unió, pero la enmienda que presenta el Grupo Popular roza el surrealismo. No se puede hablar de pacificar a todos los actores, como si los peatones, los coches y las motocicletas estuvieran en el mismo plano. ¿Cómo vamos a pacificar a los peatones? Los peatones son pacíficos en sí. Necesitan ciudades amables y que se pacifique el tráfico. Nos gustaría que el Gobierno tuviera una mínima sensibilidad y apostara por la promoción del uso de la bicicleta y eso no se plantea ni por asomo en esa enmienda que presenta el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a tratar la última proposición no de ley, que figura con el número 8 en el orden del día. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, para consensuar una normativa única respecto al uso de la bicicleta en ciudad. Para su defensa, tiene la palabra el diputado Toni Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Nuestro grupo ya ha hablado aquí y en otros lugares de la necesidad de facilitar el uso de las bicicletas y de la necesidad de legislar para su mayor seguridad. En esta Comisión hemos hablado de lo que significa una bicicleta, ese medio sostenible, que proporciona además ventajas individuales, que tienen que ver no solo con bajar la contaminación y hacer más amables nuestras ciudades, sino también con procurar una mejor salud a quienes lo utilizan, lo que incide positivamente en nuestro sistema sanitario. Hemos traído también alguna propuesta que tiene que ver con todo lo que se puede organizar en torno a la bicicleta. En países cercanos al nuestro, como Francia, donde tienen una tradición mucho mayor, se ha creado una industria en torno al mundo de la bicicleta y al turismo que se desarrolla en relación con ese medio de transporte. Es una industria muy importante, que está dando grandes beneficios a ese país y a sus trabajadores, generando empleo y generando riqueza. En ese sentido, me gustaría recordar muy brevemente la necesidad de potenciar la colaboración entre los medios públicos de transporte y la bicicleta. Hay mucho trabajo que hacer al respecto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 21

Nuestra propuesta se dividía en dos campos bastante diferentes y por eso vamos a aceptar una propuesta de transaccional que nos ha presentado el Grupo Popular. Hablábamos, por un lado, de la necesidad de informar mejor a la gente, porque hay un desconocimiento muy grande de cuáles son las condiciones en las que deben funcionar los ciclistas. El resto de los actores, automovilistas y demás, lo desconocen absolutamente y nos parece importante poner el acento en una campaña informativa a este respecto. También nos parece importante —y en eso podemos llegar a un acuerdo— consensuar normativas, porque en nuestro país en este aspecto, como en otros muchos, crean un marasmo de dificultades y diferencias que hacen que para todos nosotros sea cada vez más difícil saber dónde podemos hacer una cosa, dónde podemos hacer otra y cuál es el castigo que recibiremos en cada uno de los lugares. Aceptaremos esto, aunque el Grupo Popular quiere dejar fuera lo que tiene que ver con el casco, que también era una mención, si bien menor, en la propuesta que hacíamos.

Nuestra posición respecto al uso del casco en la bicicleta va a quedar meridianamente clara hoy. Apoyaremos las propuestas del Grupo Socialista y de Izquierda Unida. Nos parece que el uso o no del casco debe ser voluntario. Lo que hay que hacer es informar y promover su uso si se quiere, pero no obligar a la ciudadanía a usarlo. La obligatoriedad en este caso —y se ha demostrado clarísimamente— desincentiva el uso de la bicicleta y esto iría en contra de lo que se está intentando promover. Además, nunca se ha demostrado, más bien todo lo contrario, que el uso del casco sea fundamental, ni siquiera importante para la seguridad del ciclista. En esto tenemos que ser un poquito humildes y aprender de países de nuestro entorno que tienen una tradición mucho más importante que la nuestra. Estoy pensando por ejemplo en países como Holanda y en lo que hacen en este tema. Por último, quiero mostrar mi desacuerdo con algunas de las razones que aduce la Dirección General de Tráfico. Hay que confiar en el sector, en los propios ciclistas, en su capacidad de autogestión. A nadie se le escapa que sería imposible encontrar una sola asociación de automovilistas que viniera aquí a dar un discurso sobre que el cinturón de seguridad no es necesario. Sin embargo, el colectivo que usa la bici está en un cien por cien en contra del uso del casco, y yo creo que hay que confiar en su responsabilidad. Esta es una muestra de que no se confía en ellos y de que se les considera poco menos que un grupo de irresponsables. No es bueno decir esto. Nosotros confiamos en ese colectivo y estamos completamente a favor de sus tesis. No estamos a favor de la obligatoriedad del casco por todo lo que ya he dicho y por eso votaremos a favor de las propuestas que nos traen aquí el Grupo Socialista y La Izquierda Plural.

Me gustaría recordar muy brevemente lo que nosotros proponemos y por qué. La reforma del reglamento general de circulación se encuentra actualmente en proceso de borrador y hay una serie de polémicas dentro del colectivo ciclista sobre el casco y sobre otros problemas. El actual reglamento general de circulación apenas recoge unas pocas normas sobre ciclistas, sobre bicicletas, mientras que los ayuntamientos mantienen diferentes ordenanzas, creando una confusión entre ciclistas y conductores cuando cambian de municipio, en ocasiones municipios que están literalmente pegados uno al otro. De hecho, de acuerdo con el informe sobre el uso de las bicicletas en vías urbanas de la fundación CEA (Comisariado Europeo del Automóvil) —entrecomillo—, un ejemplo de las discrepancias existentes entre varias ciudades y la misma Dirección General de Tráfico es —por citar un ejemplo, que además es mi ciudad— la ordenanza del Ayuntamiento de Valencia que prohíbe circular por las aceras a las bicicletas. Sin embargo, la DGT, en el reglamento general de circulación, permite su uso siempre que el pavimento tenga 3 metros o más de ancho. En el lado opuesto a la ordenanza valenciana, nos encontramos con la catalana. En Barcelona sí que se permite la circulación de las bicicletas en aceras anchas cuando no haya aglomeración que pueda generar peligro. Por otra parte, al igual que ocurre en otros ámbitos, no existen tarifas únicas para las sanciones, lo cual supone una discriminación para los ciudadanos que cometen la misma infracción en dos municipios distintos. En ese mismo informe se recoge una encuesta realizada entre conductores del club, que revela que más del 92% no conoce las normas de circulación para las bicicletas y que el 98% reclama más campañas informativas al respecto. Por todo ello, el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia presenta esta proposición no de ley, que propone, en primer lugar, realizar las modificaciones legales necesarias para consensuar en colaboración con los ayuntamientos y los colectivos de ciclistas una normativa única respecto al uso de la bicicleta en ciudad aplicable en todos los municipios. El Grupo Popular nos proponía decir que trabajemos en colaboración con los ayuntamientos y colectivos ciclistas para la elaboración de una normativa respecto al uso de la bicicleta en ciudad aplicable en todos los municipios. En segundo lugar, proponemos retirar de la reforma del reglamento general de circulación el uso obligatorio del casco. El Grupo Popular nos ha pedido que apartemos esto, pero nos vamos a posicionar claramente a favor de lo que proponen hoy el Grupo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 22

Socialista e Izquierda Unida, es decir, Unión Progreso y Democracia se manifiesta claramente en contra de la obligatoriedad del uso del casco para los ciclistas. La tercera parte de nuestra proposición no de ley nos parece importante. Se refiere a desarrollar campañas informativas sobre las normas de circulación de la bicicleta destinadas a conductores, peatones y ciclistas.

El señor **PRESIDENTE**: Presentadas las tres proposiciones no de ley, pasamos a la defensa de las enmiendas. El Grupo Parlamentario de Convergència i Unió ha presentado dos enmiendas, una al punto número 5 y otra al punto número 8. Para su defensa, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, la Dirección General de Tráfico, en el proyecto de reglamento general de circulación que está elaborando, se ha equivocado al intentar imponer el uso obligatorio del casco para los ciclistas en vías urbanas. Se mire por donde se mire es una equivocación. Intentar imponer el uso del casco en un ámbito urbano a un colectivo tan importante para la seguridad vial y que merece tanto respeto como el colectivo de ciclistas no es la mejor solución y es por tanto, a la luz de lo que interpreta Convergència i Unió, una equivocación. No debemos imponer. Tampoco podemos —alguien ha podido trasladar algún argumento que no compartimos— trasladar a la opinión pública que llevar casco o no es indiferente ante un eventual accidente. Esto no es cierto, seamos sensatos. Lo que sí es cierto es que la obligatoriedad del casco en vías urbanas provocaría una menor utilización de la bicicleta; cierto es también que con eso perjudicaríamos a un colectivo que la está utilizando y perjudicaríamos todas las campañas dirigidas a fomentar el uso de la bicicleta, uso que es saludable desde el punto de vista de la sanidad, como ponen de relieve los expertos cardiovasculares. Hacer esa imposición en un ámbito urbano es un despropósito inicial, que estamos convencidos, señor presidente, que vamos a poder evitar. El Grupo de Convergència i Unió está convencido de que ese ordeno y mando, esa imposición va a poder evitarse. Estamos convencidos de que la propia DGT, observando la reacción que esa medida ha provocado, será capaz de rectificar y de no imponerla. Convergència i Unió está hoy a favor de la no imposición del uso del casco para los ciclistas en vías urbanas. Estamos a favor de las campañas informativas, por tanto no de las imposiciones, y de todo aquello que comporte una mejora de la seguridad vial en vías urbanas y el fomento del uso de elementos de protección sin carácter obligatorio. Hay que fomentar el uso de elementos de protección que no tengan ese carácter obligatorio. Esta es la propuesta que realiza hoy Convergència i Unió. Hay que hacer campañas informativas para mejorar la seguridad vial en vías urbanas. ¿Sabe qué quiere decir esto señor presidente? Quiere decir que debemos educar al resto de usuarios de vías urbanas no ciclistas para que respeten a los ciclistas y cumplan mejor sus obligaciones como conductores cuando interactúen con un ciclista en una vía urbana. Asimismo, tenemos que informar a los ciclistas para que cumplan bien las normas de su circulación por vías urbanas, porque en ocasiones su cumplimiento no es el adecuado. Por tanto, debemos respetarnos todos de manera adecuada, debemos realizar esas campañas informativas y debemos ser sensatos, evitando prohibiciones que no se dan en derecho comparado excepto en algunos países en los que sí que se han dado, pero en los que lo que se ha conseguido ha sido desincentivar claramente el uso de la bicicleta, que no es lo que pretende Convergència i Unió. ¿Hay ciclistas en Holanda? Muchísimos. ¿Hay uso obligatorio del casco en ciudades? No. ¿Y en Dinamarca? Tampoco. ¿Y en Alemania? Tampoco. ¿Y en Portugal? Tampoco. ¿Y en Italia? Tampoco. ¿Y en el Reino Unido? Tampoco. En España hasta ahora no lo había, pero ahora pretenden que lo haya. No hagamos inventos en este caso; como decía otro portavoz, no matemos moscas a cañonazos. Intentemos ser respetuosos con aquello que favorece la seguridad vial y pongamos sentido común al debate. Por tanto, sumémonos a lo que el Instituto Holandés para la Investigación en Seguridad Vial —y cito este instituto porque tiene una gran experiencia en el ámbito del ciclismo— recomienda; recomienda promocionar el uso voluntario del casco de ciclista, no imponer el uso obligatorio del casco en ciudades o vías urbanas, pero sí promocionar y alentar el uso voluntario y sobre todo informar bien a todos del necesario respeto que en vías urbanas debemos a los peatones, a los ciclistas y a los motoristas, que son elementos muy vulnerables en las ciudades. Démosles la educación, a través de campañas de divulgación, para que respeten la conducción de ciclistas en ciudades y no hagamos imposiciones que en nada contribuyen a pacificar al sector.

Quiero mostrar aquí mi agradecimiento a la Coordinadora ConBici, a la Mesa de la Bicicleta y a tantas otras organizaciones que han venido a esta Comisión de Seguridad Vial a trasladarnos su inquietud. Quizás hoy les demos una buena noticia. Quizás hoy esas propuestas no se aprueben, pero estoy convencido de que el Gobierno rectificará su plan inicial y esa imposición no figurará en el reglamento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 23

general de circulación y buscaremos un consenso que evite el uso obligatorio y fomente medidas de seguridad que no tengan ese carácter obligatorio.

El señor **PRESIDENTE**: La última intervención en este apartado corresponde al Grupo Popular. Su portavoz en estos tres temas será la señora De Micheo, que va a defender tres enmiendas, una para cada una de las iniciativas. Tiene la palabra.

La señora **DE MICHEO CARRILLO-ALBORNOZ**: Aunque son tres, voy a ser breve, porque son las mismas ideas que han ido saliendo.

La primera idea que queremos dejar clara, porque se lo han preguntado los intervinientes, es que estamos no solamente de acuerdo sino convencidos de las ventajas de la bicicleta, de que tenemos que promocionarla y hacer todo lo posible para que sea un medio de transporte cada vez más en auge. Es excelente para pacificar el tráfico, para la salud, reduce la contaminación, es sostenible, en fin, tiene todas las ventajas que ya se han ido diciendo, pero no se nos puede olvidar que todo esto tiene que estar amparado por la seguridad. La diputada de La Izquierda Plural se preguntaba qué es lo que nos mueve. Lo único que nos mueve es que cualquier iniciativa que tomemos, cualquier avance sea eso, un avance, y vaya siempre destinado a la mayor seguridad de quienes utilizan este medio de transporte.

Se ha hablado también de comparativas con otros países de Europa. Aquí me gustaría hacer una referencia a la tradición. No es lo mismo la tradición, el uso y la convivencia que hay en otros países con la bicicleta que la que tenemos en España. Este es un camino que tendremos que ir recorriendo para ir adaptando las medidas que otros países tomaron inicialmente. Sin duda iremos avanzando conforme vayamos concienciándonos y teniendo más experiencia.

En respuesta a las proposiciones que centran su petición en el uso del casco, proponemos que se atienda nuestra enmienda, que es genérica en su redacción, pero trata de que se respeten los tiempos de trabajo de la Dirección General de Tráfico, toda vez que su reglamento se encuentra en fase de tramitación. Ha sido informado ya por parte del Consejo de Seguridad Vial y vamos a tener la oportunidad, a través del trámite de audiencia, de exponer todas nuestras peticiones y todas nuestras indicaciones y observaciones. Todavía hay un largo camino por recorrer. Haciendo una breve referencia a la intervención del señor Jané, aunque no es suyo ninguno de los textos de las PNL, tengo que decir que él hablaba ya en pasado: la Dirección General de Tráfico se ha equivocado. Bueno, señorías, dejemos avanzar el trámite y no hagamos esa afirmación tan taxativa que no deja margen a la rectificación. Cualquier decisión que se tome puede resultar prematura. En próximas fechas, creo que este mismo mes, va a comparecer la directora general con tal motivo. Esperemos a ver sus propuestas y esperemos a ver si ella profundiza en esta idea. Señorías, no entiendan nuestro voto como contrario a la no utilización del casco —esto es muy importante— sino como favorable a dejar la puerta abierta a la fase de estudio en la que actualmente se encuentra. Esta es nuestra posición, la posición en la que vamos a trabajar en este punto.

Queremos dejar claro también que no sería exacto afirmar, según lo que hemos ido estudiando del borrador, que en la redacción actual del proyecto de reforma se establezca la obligatoriedad del uso del casco en todo momento. No es así. De hecho, en su redacción se contempla que la obligación será solo aplicable a aquellos que circulen por la calzada, pero no a los que lo hagan por aceras bici o por las zonas de plataforma única, infraestructuras que han supuesto un importante esfuerzo económico para los ayuntamientos que las han implementado, proporcionando un entorno más seguro para los ciclistas. Entiendo —y eso es lo que de verdad nos debe mover— que todas sus iniciativas van encaminadas a conseguir la mayor seguridad y el beneficio del uso de la bicicleta, pero, insisto, este no deja de ser un diálogo abierto a la valoración, así como a las propuestas y aportaciones de todos los grupos y colectivos, que tendremos oportunidad de plantear y debatir este mismo mes en la próxima intervención de la directora general.

Para terminar —porque ya he anunciado que iba a ser muy breve—, hemos presentado tres propuestas muy concretas al texto de la proposición de UPyD. El aspecto del casco ya lo ha dejado claro su señoría en su intervención. Quiero agradecer de manera especial que acepte la nueva redacción que hemos propuesto. Como la ha leído, me ciño a los términos a los que se ha referido el portavoz de UPyD. En lo referente a la petición de desarrollo de las campañas informativas, tengo que decir que no podemos estar más de acuerdo y que cualquier iniciativa de trabajo que vaya en esta dirección va a contar con todo nuestro apoyo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Corcuera, ¿acepta la enmienda del Grupo Popular? (**Denegación**). Por tanto, se votará en sus términos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 24

Señora Ortiz, ¿acepta las enmiendas del Grupo Popular y de Convergència i Unió?

La señora **ORTIZ CASTELLVÍ**: Acepto la enmienda de Convergència i Unió, pero no acepto la del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, se votará en sus propios términos más la enmienda de Convergència i Unió.

Finalmente, en el caso de UPyD, hay una transaccional que incluye la del Grupo Popular.

— SOBRE EL TRANSPORTE DE PERSONAS EN BICICLETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000381).

El señor **PRESIDENTE**: La primera proposición no de ley, del Grupo Mixto, decae al no haber sido presentada y por tanto no se va a someter a votación.

Se suspende la sesión por cinco minutos. **(Pausa)**.

Continuamos con las votaciones. Vamos a votar las proposiciones de forma consecutiva, según el orden del día establecido. Por tanto, no se votará la primera y, después, votaremos consecutivamente los puntos 2 al 9, aunque los hayamos debatido por un orden distinto.

En primer lugar, votamos la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, que ha sido transaccionada con la enmienda del Grupo de Convergència i Unió, relativa a la regulación de las condiciones de adherencia de las señales viales, para mejorar la seguridad de motocicletas y ciclomotores.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la proposición número 3, del Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en sus propios términos, sobre supresión de la aplicación de tasas judiciales a las víctimas de siniestros de tráfico y sus familiares que reclamen indemnizaciones derivadas de estos siniestros.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos al número 4, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), para equiparar la información recibida por parte de los conductores en relación al uso de cadenas y de neumáticos de invierno cuando se precise su utilización. Se vota con una transaccional que integra la enmienda del Grupo Popular y la enmienda *in voce* del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Pasamos a votar la proposición número 5, presentada por La Izquierda Plural, sobre la obligatoriedad del casco a los ciclistas en el borrador del reglamento general de circulación. Se vota incluyendo la enmienda del Grupo de Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la votación del número 6, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, sobre obligación del uso del casco por los ciclistas en vías urbanas. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, sobre incremento de la velocidad en vías rápidas. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 315

7 de mayo de 2013

Pág. 25

Votamos el número 8, proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Unión, Progreso y Democracia, que ha sido transaccionada con la enmienda del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos al número 9, proposición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre plan de gestión de la velocidad, que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Se levanta la sesión.

Era la una y treinta y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-315