



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 512

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 17

celebrada el miércoles 19 de febrero de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|---|
| — Sobre la limitación de velocidad de los vehículos. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000384) | 2 |
| — Sobre el Reglamento general de circulación urbana e interurbana. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/000732) | 2 |
| — Sobre dirección electrónica vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001644) | 2 |
| — Por la que se insta al Gobierno a establecer medidas que prohíban la ocupación temporal de las zonas de dominio público, de servidumbres y de afección para realizar en ellas usos y actividades relacionadas con la prestación de servicios de naturaleza sexual. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000975) | 4 |
| — Relativa a la puesta en marcha de una línea europea específica de financiación para seguridad vial y mejora de carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002097) | 9 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 2

- Sobre ampliación y mejora de los exámenes para determinar las capacidades visuales en la conducción de vehículos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002270) 11
- Sobre el Centro de Gestión del Tráfico de Almería. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002388) 13

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE LA LIMITACIÓN DE VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO.** (Número de expediente 161/000384).
- **SOBRE EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN URBANA E INTERURBANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL.** (Número de expediente 161/000732).

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

Vamos a dar inicio a la sesión de la Comisión destinada al debate y votación de proposiciones no de ley. Como saben las señoras diputadas y los señores diputados, la primera y la segunda han sido retiradas por los titulares, y por tanto nos quedan cinco proposiciones no de ley para sustanciar.

Nos parece oportuno decir que a partir de las cinco y media se puede fijar la hora de votación. Yo creo que es un tiempo razonable, en el que podremos equivocarnos poco.

- **SOBRE DIRECCIÓN ELECTRÓNICA VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO.** (Número de expediente 161/001644).

El señor **PRESIDENTE**: Si no hay inconveniente, empezáramos a debatir la proposición no de ley cuarta, sobre dirección electrónica vial. ¿Hay algún inconveniente? (**Denegaciones**).

Sustanciamos, en primer lugar, la proposición no de ley sobre dirección electrónica vial, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, y en su nombre la va a defender la señora Fumero.

La señora **FUMERO ROQUE**: Intervengo en nombre del Grupo Popular para debatir la proposición no de ley sobre dirección electrónica vial, tal y como usted ha hecho mención, y lo hago desde el convencimiento de que todos queremos legislar para contribuir a mejorar los servicios públicos, de que apostamos por convertir los procesos en papel en procesos electrónicos, y por seguir avanzando en la vía electrónica como un medio más cómodo y más cercano para la relación con el ciudadano y también con las empresas. Por eso solicito el apoyo a esta proposición no de ley de todos los grupos parlamentarios.

Como saben, la dirección electrónica vial se recogía por primera vez en la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y recoge en su artículo 59 bis el medio de relación electrónica con una doble función: por un lado, como medio para practicar notificaciones derivadas de procedimientos administrativos, y por otro lado, como medio para practicar avisos e incidencias tanto para conductores como para los titulares de los vehículos.

En la actualidad, la dirección electrónica vial funciona de forma satisfactoria. A fecha de julio del año pasado se había atendido a través de este medio a más de 125.000 personas, lo que supone un 4 % de las notificaciones practicadas. Y esta cifra va en aumento, ya que el ciudadano valora, por un lado, poder interactuar con la Dirección General de Tráfico las veinticuatro horas del día, valora también la facilidad en el acceso, y valora también el ahorro de tiempo, ya que evitamos acudir a una oficina de manera presencial y hacer colas para realizar cualquier tipo de gestión.

Nuestro grupo parlamentario felicita el trabajo que se está desarrollando por parte de la Dirección General de Tráfico y le anima a seguir incorporando en la dirección electrónica vial todos aquellos servicios que pongan en valor, que den valor añadido y que puedan ser de interés para un conductor o para el titular de un vehículo, consiguiendo una mejor atención, un mejor servicio a ciudadanos, a empresas, y por otro lado, consiguiendo una administración cada vez más eficiente, una administración cada vez más efectiva.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 3

Destacamos servicios a incorporar, como pueden ser la comunicación del aviso de caducidad del permiso de conducir; el aviso de caducidad de la inspección técnica del vehículo; el aviso de caducidad del seguro obligatorio del automóvil; comunicaciones de cambio de titularidad o cualquier tipo de información sobre normativa de interés, entre otras informaciones y notificaciones. Creemos que la puesta en marcha de servicios como los que hemos mencionado ponen en valor la dirección electrónica vial, mejora la relación telemática con los ciudadanos y, por consiguiente, va a incrementar el número de usuarios del sistema electrónico.

Por todo lo expuesto, y con el deseo de que esta proposición no de ley obtenga el consenso de todos los grupos parlamentarios, proponemos que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a implementar en la dirección electrónica vial servicios para comunicar mejor a las personas físicas y jurídicas aspectos importantes relacionados con los permisos de conducir o con los vehículos de los que son titulares. Agradezco de antemano el apoyo de algunos grupos que han dicho que van a apoyar esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a empezar el turno de portavoces. El portavoz del Grupo de Convergència i Unió, señor Jané, tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Intervengo con absoluta brevedad para dar apoyo a esta proposición no de ley. Consideramos que es oportuna la propuesta en estos momentos y que va en la línea de la reforma de la Ley de tráfico y seguridad vial que se aprobó en la pasada legislatura y que incidía en esta dirección electrónica vial. Todo ello puede facilitar muchísimo las notificaciones y todo lo que es una burocracia necesaria pero en ocasiones excesiva. Por tanto, a todo lo que pueda ser facilitar esos medios desde Convergència i Unió le vamos a dar apoyo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Yo también voy a ser breve, porque la verdad es que no hay mucho que decir. De entrada, señora Fumero, le digo que evidentemente vamos a votar a favor de esta proposición no de ley, puede usted contar con el voto favorable de este grupo parlamentario. También le agradezco su exposición. Aun así, estamos ante una iniciativa que podemos calificar de curiosa o sorprendente —déjeme que se lo diga de esta forma—, que tiene un objetivo, desde mi punto de vista, poco claro, porque le estamos pidiendo al Gobierno que haga algo que la ley ya dice que se tiene que hacer. El artículo 59 bis de la Ley de Seguridad Vial, en el apartado 6, ya establece que se tiene que usar la dirección electrónica vial para estos servicios que usted nos mencionaba, que coincido con usted en que son necesarios, son oportunos y son deseables. Pero es que ya se establece.

Ante esto, tengo una duda: o bien tratan ustedes de convencer a la DGT para que lo ponga en marcha —cosa que no es demasiado buena—, o bien lo que ustedes pretenden hacer es publicidad de algo que la DGT ya tiene previsto hacer, con lo cual tampoco sé si es la mejor forma. Quizás, en lugar de hacer publicidad a través de una proposición no de ley —si es este el caso, que no lo sé, porque no me queda claro el objetivo—, a lo mejor tenían que poner en marcha algún tipo de campaña de divulgación en los medios de comunicación, para explicar a los ciudadanos que existe esta dirección electrónica vial y que próximamente la DGT va a realizar este tipo de servicios, que, vuelvo a decir, me parecen absolutamente necesarios y oportunos; tan oportunos y necesarios que se aprobó en una ley del Gobierno socialista en la pasada legislatura, que por cierto ustedes no apoyaron, que ustedes votaron en contra. Bienvenidos, señores del Grupo Popular, bienvenidos también, señores de la DGT, a esta ley que ustedes rechazaron con sus votos y que criticaron. Me estoy refiriendo a la reforma del procedimiento sancionador por la cual se reformaba la Ley de Seguridad Vial, que introducía esta medida, este dispositivo, que es la dirección electrónica vial, y que nosotros considerábamos en su momento que era positivo y necesario; por eso, evidentemente, como se puede imaginar, lo seguimos considerando. Por eso nos extraña, por un lado, esta proposición no de ley, que no sabemos qué objetivo tiene, aparte de estos dos que le acabo de mencionar, y nos alegra este cambio de posición de su grupo parlamentario y del Gobierno, que celebramos. Por lo tanto, como le reiteraba al inicio de mi intervención, votaremos favorablemente su proposición no de ley. Y vuelvo a decir, le agradezco su muy buena exposición, aunque desgraciadamente no sé si era necesaria, esa es la duda que tengo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 4

El señor **PRESIDENTE**: No hay réplica, pero, si usted quiere, tiene treinta segundos, como creo que estamos en familia, también se los vamos a dar al señor Corcuera. Tiene usted la palabra, señora Fumero.

La señora **FUMERO ROQUE**: Efectivamente, es una ley que aprobó el Partido Socialista, pero que no la desarrolló, que no pone en marcha todos estos servicios telemáticos que pueden mejorar la atención al ciudadano, y por eso la DGT está desarrollando todo este tipo de procesos para al final simplificar, como ya ha dicho también otro grupo, y mejorar el servicio al ciudadano.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Corcuera, tiene la palabra.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Simplemente, créame, señora Fumero, que celebro este cambio de posición del Grupo Parlamentario Popular y del Gobierno al apoyar la ley y, por lo tanto, le agradezco que traiga usted aquí esta iniciativa, que no tiene mucho sentido, pero que en cualquier caso celebraremos que se pongan en marcha estos servicios.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ESTABLECER MEDIDAS QUE PROHÍBAN LA OCUPACIÓN TEMPORAL DE LAS ZONAS DE DOMINIO PÚBLICO, DE SERVIDUMBRES Y DE AFECCIÓN PARA REALIZAR EN ELLAS USOS Y ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NATURALEZA SEXUAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000975).

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané, tiene usted la palabra para defender la proposición no de ley tercera del orden del día, por la que se insta al Gobierno a establecer medidas que prohíban la ocupación temporal de las zonas de dominio público, de servidumbres y de afección para realizar en ellas usos y actividades relacionadas con la prestación de servicios de naturaleza sexual, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió. Le ruego al señor Jané que en su lenguaje sea lo delicado que la ocasión requiere.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Convergència i Unió trae hoy a la Comisión de Seguridad Vial un debate que se inició y se resolvió ya en Cataluña, que es un debate de seguridad vial, no es un debate en torno a la regulación de la prostitución en España, que tiene otro cauce y tiene otras comisiones. No vamos a entrar en esa regulación, sino que vamos a entrar en un ámbito específico que afecta a las vías públicas, a las carreteras, que es cuando se da un ofrecimiento de servicios sexuales retribuidos en los arcenes de carreteras, en las inmediaciones de las mismas, y ello tiene una repercusión evidente en el ámbito de la seguridad vial. En Cataluña se hizo una reforma normativa al respecto, se modificó la ley de carreteras, y en estos momentos, a partir de esa modificación que afecta a las carreteras que son de titularidad de la Generalitat de Catalunya, la policía autonómica, los mossos d'esquadra pueden evitar que se dé esa circunstancia y pueden aplicar sanciones.

Ello no es así en las carreteras de titularidad estatal, y hay ese vacío que el propio cuerpo de los mossos d'esquadra nos ha puesto en evidencia diciendo que debería regularse también en una norma de ámbito estatal para que pudiera aplicarse ese aspecto en las carreteras estatales, no ya en Cataluña sino en el conjunto de España. Por tanto, esta no es una propuesta, señor presidente, para Cataluña, donde este tema se ha abordado ya legislativamente y parcialmente está resuelto, sino que es una propuesta para el conjunto de administraciones que tienen competencia en materia de carreteras. Se trataría de que quedara de manera clara en nuestro ordenamiento jurídico, en una norma de ámbito estatal como puede ser la Ley de Seguridad Vial, aunque también podría regularse en otras normas que no fuera la de seguridad vial, pero esta es una norma idónea para ello, porque se trataría de que quedara con claridad que estamos ante una actuación que tiene una repercusión en el ámbito de la seguridad vial y que es una situación que debemos evitar. En este sentido el derecho sancionador es un buen instrumento en ocasiones para evitar que se den esas conductas y, si se refuerzan los medios humanos de vigilancia en las carreteras para poder actuar con las sanciones debidas cuando se dan esas situaciones no deseadas, entendemos que daríamos una respuesta adecuada a aquello que, repito, estoy convencido de que todos los grupos de esta Cámara tienen la voluntad de evitar.

No quiero tampoco obviar que este es un tema que se ha abordado ya por los responsables de Interior; en concreto, el anterior conseller de Interior, el honorable señor Felip Puig, se manifestó directamente a favor de esta reforma legislativa; también se ha hecho desde Cataluña con el actual conseller, el honorable señor Ramon Espadaler, y también lo ha hecho el ministro del Interior. El ministro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 5

del Interior ha tenido que dar respuesta a distintas preguntas al respecto y también se ha manifestado a favor de que seamos capaces de encontrar una solución normativa que dé respuesta y que dé ese instrumento también a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, sea la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, o bien sean los Mossos d'Esquadra o la Erzaintza en el País Vasco, para que puedan actuar realmente con un sistema sancionador que regule, que precise estas actuaciones. Y no sería únicamente para aquellas personas que pueden ofrecer unos servicios de naturaleza sexual retribuidos en las carreteras, en las inmediaciones de la vía pública, sino también para aquellos que lo solicitan, aquellos que con sus vehículos atienden esa oferta que está en la carretera y que no debería estar en la carretera, que se paran en el arcén o que entran en caminos adyacentes inmediatamente al lado, que son claramente peligrosos para la seguridad vial.

En este sentido, la reforma que se hizo en Cataluña, señor presidente, puede ser también un buen ejemplo a la hora de buscar una solución que pudiera dar respuesta también a ese problema en las carreteras de titularidad estatal. En Cataluña se fijaron las zonas de dominio público, la franja de terreno a ambos lados de la carretera, y se fijó también los metros exactos en los que podría entenderse que se está en esa situación que nosotros queremos atajar en aras de la seguridad vial. Entendemos que esa solución implementada en Cataluña, y reclamada también desde Cataluña porque también hay carreteras de titularidad estatal donde existe esta laguna, puede ser un buen ejemplo y entendemos que es voluntad de este Congreso de los Diputados dar una respuesta al respecto.

Por todo ello, hemos presentado esta proposición no de ley y lo hemos hecho en la Comisión de Seguridad Vial, porque no pretendemos, repito, abrir un debate sobre la prostitución; lo que pretendemos es solucionar un problema específico que atañe a la seguridad vial en nuestras carreteras. Por tanto, pedimos el voto a favor de todos los grupos parlamentarios.

Adelanto también que desde el grupo mayoritario se nos ha hecho entrega de una propuesta de transacción que, si finalmente se concreta en los términos en los que el propio grupo parlamentario mayoritario nos la ha planteado, podría ser de aceptación por parte de Convergència i Unió, porque vendría claramente a resolver lo que hoy estamos planteando en el Congreso de los Diputados, y es que en nuestro ordenamiento jurídico se tipifique de forma expresa como una infracción, y por tanto tendría sus correspondientes sanciones, todo lo que es el ofrecimiento, la solicitud, la negociación o la aceptación de servicios de naturaleza sexual retribuidos, y eso en zonas de tránsito público, y cuando estas conductas, atendiendo al lugar en que se realizan, puedan generar un riesgo para la seguridad vial. Si finalmente esta es la concreción, sería aceptable por parte de Convergència y Unió. Y lo que le pediríamos en este caso al Gobierno, de aprobarse esta proposición no de ley, sería que la cumpla, y que realmente se refleje en nuestro ordenamiento jurídico esa necesaria prohibición, esa concreta y expresa delimitación de lo que es una conducta sancionable, y por tanto que tuviera también esa repercusión, que quizá por el efecto disuasorio, preventivo, que un régimen sancionador puede tener, contribuiríamos con esto a atajar o a aminorar lo que es una situación para nosotros no deseada y que lamentablemente se da, se ha dado, y ha generado además, señor presidente, víctimas en nuestras carreteras, y por tanto de lo que se trata también es de que esas conductas no puedan realizarse en ese ámbito.

El señor **PRESIDENTE**: En representación del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: Señorías, yo quiero iniciar mi intervención afirmando que en cierta medida compartimos la preocupación del grupo proponente en materia de prevención de accidentes en las zonas de dominio público, yo creo que en eso estamos de acuerdo todos los grupos aquí representados. Pero, tal y como está planteada la exposición de motivos y la parte propositiva, esta proposición nos hace preguntarnos varias cuestiones.

Primero, si consideran ustedes que la única actividad que puede perturbar la seguridad en el tráfico que se realiza en las zonas de dominio público es la relacionada con la prestación de servicios de naturaleza sexual, porque tenemos la certeza de que existen otras actividades que de igual manera podrían ser causantes de situaciones de peligro para la seguridad vial. Quizás ustedes lo que no quieren ver es la prostitución callejera o la prostitución en la carretera.

Por otra parte, nos preguntamos también si existen estadísticas fiables y rigurosas sobre el peligro que puede suponer esta actividad en concreto para la seguridad vial como para plantear una propuesta tan precisa y específica sobre el tema. Porque, señorías, cuando se trata de establecer políticas públicas, la toma de decisiones debe estar avalada por estudios empíricos que constaten los argumentos que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 6

esgrimen. Y en este ámbito, en relación con los accidentes de tráfico y con la seguridad vial, en la actualidad desconocemos los datos relativos al volumen y la gravedad de las infracciones y accidentes producidos tanto por quien demanda como por quien oferta servicios sexuales en las zonas de dominio público.

Sin poner en duda que puede resultar una actividad en cierto modo entorpecedora de la fluidez aconsejable en el tráfico viario, el dato reflejado en la exposición de motivos al que se alude, es decir, el fallecimiento de una mujer en el año 2009 por atropello de un demandante de servicios sexuales, aun siendo absolutamente lamentable, no es suficiente para considerar esta actividad especialmente peligrosa para la seguridad vial, sobre todo si se tiene en cuenta que esa mujer nigeriana huía de los mossos d'esquadra que querían sancionarla.

Sería igualmente interesante que se aportaran y pudiésemos manejar datos fiables sobre accidentalidad derivada de otras actividades que también se desarrollan en carreteras y zonas de dominio público y que pueden incrementar los riesgos para la circulación viaria y para las personas que ocupan estos espacios. En todo caso, señoría, reconozcan que el mayor peligro para la seguridad vial no es el creado por la mujer que ejerce la prostitución en el arcén, sino más bien por el conductor negligente que se distrae mientras demanda servicios sexuales.

Consideramos, señorías, que ustedes han puesto sobre la mesa un debate perverso, no en el sentido peyorativo del término, sino en su sentido original de volcar, invertir o dar la vuelta; un debate que no deja de ser ciertamente o que podríamos considerar hipócrita, pues están planteando una propuesta encubierta para erradicar la prostitución callejera a través de normas y regulaciones sancionadoras relacionadas con el tráfico viario. Tampoco en la propuesta se hace alusión a quiénes son las mujeres que ofertan sus servicios sexuales en las zonas de dominio público. No podemos olvidar que en gran parte se trata de mujeres traficadas inmersas en difíciles circuitos de supervivencia, compradas, vendidas, que no eligen esta actividad ni el lugar donde realizarla, sino que son obligadas por proxenetas —que no se mencionan en la proposición—, mafias, e incluso por deseo de los propios demandantes, que prefieren acudir a solicitar estos servicios en zonas viarias o en lugares no excesivamente visibles o transitados.

No se menciona en ningún momento el acuerdo de la Comisión Mixta de los Derechos de la Mujer y de la Igualdad de Oportunidades, de mayo de 2007, por el que se aprueba, tras un intenso debate en sede parlamentaria, el informe de la ponencia sobre la situación de la prostitución en nuestro país. Tampoco se hace alusión al Plan integral de lucha contra la trata de seres humanos. No se tienen en cuenta las múltiples normas de derecho internacional promulgadas contra la trata de seres humanos, convenios de Naciones Unidas, el Convenio Europeo de Derechos Humanos, la Cedaw, la Decisión marco del Consejo de la Unión Europea, la Directiva 2004/81 del Consejo, etcétera, ninguna de ellas sancionadoras para las mujeres que ejercen la prostitución, y las víctimas de la trata de personas con fines de explotación sexual.

En definitiva, señorías, estamos ante una propuesta sancionadora que no va acompañada de ninguna medida de apoyo, de información o de protección, y que parece tender a incrementar la indefensión y vulnerabilidad de las mujeres que ejercen la prostitución callejera.

Desde mi grupo parlamentario no queremos eludir la posibilidad de regular las actividades que se realizan ocupando temporalmente zonas de dominio público. Pero en este caso nos decantamos por abordar el problema en su globalidad, integrando en el debate el uso de los espacios públicos para la realización de otras de las actividades que también pueden provocar situaciones de accidentalidad, incluso de mayor gravedad, y que quedan fuera de la preocupación del proponente.

Tampoco queremos perder ninguna oportunidad de seguir debatiendo y profundizando sobre la complejidad de la prestación de servicios sexuales en las carreteras y zonas aledañas, ni sobre la situación de las personas que ejercen la prostitución en cualquiera de sus formas. Pero, señorías, consideramos que este tema responde a otro debate y, aun reconociendo que podría suponer un problema para la seguridad vial, quizá la solución no puede darse únicamente desde este ámbito. La prostitución callejera debe abordarse con todo el rigor y la profundidad que requiere un tema tan complejo y desde una perspectiva más amplia que la temática que trata estrictamente esta Comisión. Como conclusión, señorías, quiero insistir en que no se pueden proponer soluciones simples a problemas tan complejos. No acabaremos con la prostitución callejera sancionando a las mujeres.

También quiero reiterar, para finalizar, el compromiso del Grupo Parlamentario Socialista con los derechos y con la dignidad de las mujeres. Las y los socialistas no damos nunca la espalda a las mujeres; no lo hacemos en el tema del derecho a decidir sobre la maternidad y la interrupción voluntaria del embarazo, y no lo vamos a hacer con respecto a las mujeres en situación de indefensión y vulnerabilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 7

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Veray, del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **VERAY CAMA**: Yo creo que el proponente, el portavoz de Convergència i Unió, ha dejado muy claro que esto no era un debate sobre la prostitución, sino que se centraba y se ceñía sobre todo en lo que se ve en las proposiciones no de ley que discutimos en esta Comisión en relación con la seguridad vial. Por lo tanto, yo voy a centrar mi intervención en la proposición no de ley planteada, en lo que representa esta proposición no de ley para la seguridad vial, y voy a dejar al margen algunas de las cosas que ha dicho la portavoz del Grupo Socialista, con quien no estoy nada de acuerdo, pero hoy no es el momento de tener este debate sobre el tema de la prostitución. Solo quiero decirle una cosa a la portavoz del Grupo Socialista: muchas de las cosas que ha dicho están reguladas, están en otra parte de nuestro ordenamiento jurídico. Lo que planteaba hoy Convergència i Unió era la reforma de la Ley de Seguridad Vial, que regula lo que regula, no planteaba ni Código Penal ni otras leyes que tenemos donde se regula, por ejemplo, o donde se persigue a las mafias de trata de mujeres. Por lo tanto, voy a dejar esto a un lado y me voy a centrar en esta proposición no de ley de Convergència i Unió.

Convergència i Unió sabe, y además su portavoz lo ha dicho, que desde el Ministerio del Interior y el ministro en persona ha estado en contacto con los diferentes consejeros de Interior del Gobierno de la Generalitat de Cataluña cuando hace poco más de un año se ponía encima de la mesa cómo se resolvía este problema de la prostitución en las carreteras de Cataluña. En este sentido, las medidas tomadas en Cataluña, a través de una modificación de la ley de carreteras, fueron apoyadas no solo por el Ministerio del Interior a nivel de conversaciones, sino incluso por nuestro partido político en Cataluña. Desde ese momento, y así se hizo público, el Ministerio del Interior ha estado trabajando en relación con este tema y planteando y estudiando cuál era la mejor manera de darle solución.

La proposición no de ley que se nos presenta habla directamente de modificar la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Nosotros aquí discrepamos —y así lo hemos hecho llegar al portavoz de Convergència i Unió—, discrepamos en el sentido de que desde el ministerio se da mucha importancia a poder resolver este problema que se nos planteaba en esta proposición no de ley, y se está planteando y se está poniendo sobre la mesa que esto venga regulado en la nueva ley de seguridad ciudadana, que tiene rango de ley orgánica y por lo tanto es superior a la ley que hoy se nos pedía que se modificara.

Además, como todos saben, hace pocas semanas votamos en el Pleno del Congreso de los Diputados la reforma de la Ley de Seguridad Vial, que en estos momentos está en trámite en el Senado y que en breve va a ser devuelta al Congreso de los Diputados. En ese momento el Grupo de Convergència i Unió presentó enmiendas a ese proyecto de ley, y ninguna iba en el sentido de la proposición no de ley que se nos presenta hoy. Por lo tanto, creemos, y así lo hemos hecho llegar, que como no presentaron ninguna enmienda, suponemos —y el portavoz de Convergència ya lo ha adelantado— que no tendrán ningún problema en aceptar que sea a través de otra ley que se regule este tema, pero que se haga. Por eso se hablaba de instar al Gobierno a que incluya esta tipificación de infracción en nuestro ordenamiento jurídico, si no es a través de la modificación de ley que se nos pedía, sí que se haga a través de otra ley, en este caso de una ley orgánica.

Es evidente que este es un tema al que hay que dar solución. Yo no sé en otras comunidades autónomas, pero yo soy catalana, vivo en la Comunidad Autónoma de Cataluña, y este es un problema que tenemos en la mayoría de carreteras. El señor Jané hablaba de las carreteras de titularidad de la Generalitat; en algunos casos incluso algunos municipios han tenido que sacar alguna ordenanza municipal para poder regular y prohibir en este caso la actividad de naturaleza sexual retribuida en sus calles o también en algunas de las carreteras de titularidad local.

Nosotros hemos hecho llegar —y así lo ha dicho el señor Jané— una transacción para que pueda salir adelante esta proposición no de ley, que voy a pasar a leer para que quede claro cuáles son sus términos y saber así si finalmente es aceptada por el Grupo de Convergència i Unió. El texto quedaría de la siguiente manera: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro de nuestro ordenamiento jurídico la tipificación expresa como infracción el ofrecimiento, solicitud, negociación o aceptación de servicios de naturaleza sexual retribuidos en zonas de tránsito público cuando estas conductas, atendiendo al lugar en que se realicen, puedan generar un riesgo para la seguridad vial.

Esta es la propuesta que nosotros hacemos, y hago hincapié en la parte final de esta propuesta, cuando puedan generar un riesgo para la seguridad vial, porque quiero insistir en que en esta Comisión es de esto de lo que hablamos, de movilidad y seguridad vial y vamos a dejar los grandes debates, en este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 8

caso sobre la prostitución, para otras comisiones o incluso para el Pleno del Congreso, que es donde se tiene que debatir.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Jané para que nos comunique si acepta o no esta enmienda transaccional de la señora Veray.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Quería hacer dos precisiones. En primer lugar, el texto propuesto, al igual que la enmienda que se ofrece ahora, una transacción, deja claro que el ámbito de una posible sanción en ningún caso es solo para la persona que ofrezca la prestación de estos servicios, sino que de manera expresa se dice en la propuesta que es también para la persona que los solicita y acepta. Por tanto, en ningún caso se focalizaba. Segunda precisión, comparto la argumentación que sobre el tema global de la prostitución se ha hecho por parte del Grupo Socialista, lo comparto. Comparto además que hay comisiones específicas y ponencias en esta Cámara que han trabajado mucho, y en la dirección correcta, para abordar este tema en su globalidad y, por tanto, comparto esa argumentación. He dicho —creo que lo reflejará bien el «Diario de Sesiones»— al iniciar la presentación que no pretendía abordar este problema en esta Comisión; sí que pretendía abordar un problema específico, y por eso quedo muy sorprendido —no sé cuál será el sentido final de su voto— porque hace catorce meses, ante idéntica propuesta, en el Senado el Grupo Socialista votó a favor; idéntica, en los mismos términos; era una proposición de ley, aquí es no de ley, pero la regulación es la misma, porque difícilmente podemos estar en contra de que se dé una respuesta a esta actividad que debemos entre todos intentar atajar en nuestras carreteras; no hemos dicho calles, y si se interpreta que es la prostitución callejera, yo como defensor de esta proposición no de ley ya quiero dejar muy claro que no estamos hablando de la prostitución callejera, sino de un ámbito concreto, de la seguridad vial, de un tema concreto, la prostitución en las carreteras, en esos arcones, en esas rotondas, que se da y que lamentablemente ha causado víctimas y puede causar víctimas, que en Cataluña se resolvió en la Ley de Carreteras, y que aquí pretendíamos esa respuesta en la Ley de Seguridad Vial o bien dentro de nuestro ordenamiento jurídico, en una norma que fuera también aplicable a las carreteras de titularidad estatal. Por tanto comparto esa reflexión que ha hecho el Grupo Socialista sobre el tema, que es transversal y que yo comparto, pero también de la misma forma acepto esta enmienda transaccional que se nos ofrece, y esperaría que hoy pudiera ser aprobada, a poder ser por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Rodríguez tiene la palabra.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: Ya que estamos en una especie de segundo turno, a mí me gustaría...

El señor **PRESIDENTE**: Pero excepcional.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: Excepcional. A mí me gustaría, como tenemos hoy poco trabajo, menos del previsto, hacer un par de aclaraciones.

Es cierto que muchas veces —y eso yo creo que lo he dejado de manifiesto en la exposición— puede ocurrir que actividades de estas características puedan perturbar el tráfico. Pero no son las únicas, señorías. Yo creo que si vamos a hablar de actividades que se realizan en los arcones y en las orillas de las carreteras que pueden crear peligrosidad, deberíamos hacerlo de una manera global, global, y contemplar otras actividades. Y también les rogaría que para legislar sobre esta o cualquier otra cuestión se aportaran datos estadísticos fiables y rigurosos, porque estar legislando sobre una situación que posiblemente cree dificultades, sin saber si realmente eso responde a la realidad de nuestras carreteras y de los accidentes de tráfico me parece sobre todo excesivo.

Sí que da la sensación de que lo que se está planteando es la retirada de las mujeres que ejercen la prostitución y sus clientes de las carreteras estatales, lo cual desde luego no va a solucionar el problema de la prostitución ni va a solucionar un problema que desconocemos si existe en cuanto a la peligrosidad que está aportando esta situación a las carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces se someterá a votación a partir de la transaccional entre el Grupo Popular y Convergència i Unió, que la señora Veray nos va a entregar diligentemente a la Mesa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 9

— RELATIVA A LA PUESTA EN MARCHA DE UNA LÍNEA EUROPEA ESPECÍFICA DE FINANCIACIÓN PARA SEGURIDAD VIAL Y MEJORA DE CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002097).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto quinto, proposición no de ley relativa a la puesta en marcha de una línea europea específica de financiación para seguridad vial y mejora de carreteras, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, y la va a defender la señora Carreño.

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Efectivamente el Grupo Parlamentario Popular ha presentado esta iniciativa relativa a la puesta en marcha de una línea europea específica de financiación para seguridad vial y mejora de carreteras, ante la necesidad de continuar desarrollando actuaciones que vayan encaminadas a la conservación, mantenimiento y explotación de carreteras, y en especial atención a las secundarias. Sabemos que los organismos públicos regionales y locales cuentan con muchas oportunidades de financiación de la Unión Europea, que van desde inversiones para desarrollar la capacidad institucional y eficiencia de los servicios públicos hasta proyectos de infraestructuras locales. La estrategia de seguridad vial española se está desarrollando en el marco de las políticas europeas de seguridad vial, tendentes a reducir el coste humano y socioeconómico de los accidentes de tráfico, pero sobre todo están siendo dirigidas a la mejora de la seguridad desde una perspectiva multidisciplinar.

Así, España se ha sumado al objetivo del Consejo Europeo para la Seguridad en el Transporte de reducir las víctimas mortales al 40 % en 2020, un objetivo factible, como demuestra el hecho de que en nuestro país hayamos reducido el número de fallecidos un 50 % en solo seis años; pero necesita de un trabajo en conjunto a diferentes niveles. Por tanto también sabemos que las actuaciones que se están desarrollando van a seguir impulsando y mejorando la política de seguridad vial para lograr que el número de víctimas de tráfico, tanto de fallecidos como de heridos graves, siga disminuyendo de acuerdo con el criterio de la Comisión Europea. Se han marcado objetivos en España, como el de conseguir la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes; actualmente la tasa es de 59 fallecidos; o reducir a cero el número de niños fallecidos sin sistema de retención infantil; reducir en un 30 % los fallecidos por atropello por salida vial en carretera; reducir en un 25 % los conductores de dieciocho a veinticuatro años fallecidos, en un 20 % los fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas, y en un 10 % los fallecidos mayores de sesenta y cuatro años; y bajar del 1 % los positivos en alcoholemia en los controles preventivos aleatorios; y por último reducir un 50 % el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 kilómetros por hora, así como lograr un millón de ciclistas más en desplazamientos habituales sin que se incremente su tasa de mortalidad.

El significativo aumento del parque automovilístico y el especial riesgo al que se ven expuestos sus usuarios hacen necesario que se continúe con la puesta en marcha de medidas específicas que proporcionen una movilidad segura y sostenible a este colectivo, y que mejoren la convivencia con otros medios de desplazamiento. Y es que la creciente convivencia de los colectivos más vulnerables —peatones y ciclistas— con vehículos de motor requiere que las ciudades y municipios adapten el diseño de su red viaria y su normativa para mejorar la seguridad. El estado y diseño de las carreteras, tanto en la fase de planificación como en la puesta en servicio o en su explotación, constituyen un factor clave para la seguridad en los desplazamientos. Por ello es muy necesaria la implicación de todas las administraciones en la conservación y mantenimiento de la red de carreteras, y en este sentido sería positivo que la Unión Europea recogiera, en el marco del desarrollo de la seguridad vial sostenible, una línea de financiación específica que permita a las comunidades autónomas llevar a cabo actuaciones de conservación, de mantenimiento y de explotación de carreteras, con especial atención a las secundarias. Una financiación que se destinaría a las administraciones nacionales, autonómicas y locales, de manera que pudieran consolidar las actividades que hoy desarrollan, y que tienen un impacto directo en la seguridad de las carreteras.

Mi grupo parlamentario, señorías, cree con firmeza que hoy día Europa es indispensable para las regiones en su desarrollo y en la creación de empleo. Es necesario dotarlas de mayor flexibilidad para poder seguir invirtiendo en las personas y en un crecimiento sostenible. Cree que hay que hacer un esfuerzo inversor para que las ciudades dispongan de infraestructuras bien diseñadas y conservadas, y se realicen los desplazamientos en las mejores condiciones de seguridad, y cree igualmente que hay que continuar trabajando en educación, en formación y comunicación para formar una sociedad concienciada, lo mismo que cree que hay que afianzar los mecanismos de consolidación y participación de todas las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 10

administraciones con competencia, así como el compromiso de los agentes implicados. Por ello pido a los grupos que acepten esta iniciativa, por la importancia que tiene no solamente a nivel nacional, sino también regional y local.

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

El señor **JANÉ Y GUASCH**: Señor presidente, no voy a intervenir en este debate.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Intervengo en nombre de mi grupo para fijar posición sobre esta proposición no de ley que nos presenta el Grupo Popular, y quiero manifestar en primer lugar que nuestro voto va a ser favorable al *petitum* de esta iniciativa, lo que no es contradictorio con las matizaciones o con las puntualizaciones que queremos realizar.

En primer lugar, debo decirles que nos parece que esta iniciativa se ha hecho con una deficiente exposición de motivos y con un contenido que viene a demostrar fundamentalmente el fracaso del Gobierno con el mantenimiento y con la conservación de nuestras carreteras; mantenimiento y conservación de nuestras carreteras que constituye un elemento fundamental para conseguir esos objetivos que la estrategia de seguridad vial 2011-2020 señala. En segundo lugar, para mostrar una cierta perplejidad que tiene nuestro grupo con esta iniciativa, porque quiero recordar que el día 22 de mayo del año 2012 una iniciativa que se debatió en esta Comisión, y en la que se pedía la elaboración de un plan de choque para erradicar los puntos negros y aumentar la seguridad en la red de carreteras, en la que interviniesen de forma coordinada el Ministerio del Interior, Fomento, comunidades autónomas y los municipios, a través de la Federación Española de Municipios y Provincias, fue rechazada con el voto del Partido Popular. Pero en todo caso vamos a fijarnos ahora en una de las once áreas de actuación que esa estrategia de seguridad vial fijó, que no es otra que aquella que habla de lograr unas carreteras más seguras que ayuden al conductor, y analicemos algunas de las recomendaciones, por ejemplo, una de ellas, aquella que habla de lo que son la explotación y la conservación de infraestructuras. En uno de sus puntos dice: hay que instar a los titulares a dedicar el equivalente al 2 % del valor patrimonial de la red a mantenimiento y conservación. Pues bien, ¿qué ha ocurrido en estos años de gobierno del Partido Popular? Pues ha ocurrido lo siguiente: frente a los presupuestos que en el año 2010 hizo un Gobierno socialista, en los cuales esta inversión llegaba casi al 2 % en materia de conservación y de mantenimiento de carreteras, hemos pasado en los presupuestos del año 2014 a que solamente tengamos una consignación de 818 millones de euros; es decir, ha habido una reducción en los presupuestos del 35,5 % de esta partida presupuestaria.

También habla la estrategia de seguridad vial de promover la construcción de zonas de parada para vehículos en las carreteras convencionales, o de seguir impulsando la construcción de aparcamientos de vialidad invernal para vehículos pesados que permitan su estacionamiento en condiciones meteorológicas adversas, o de continuar el programa de instalación de barreras de seguridad en las carreteras, o de prestar una atención especial a las intersecciones entre la red de caminos históricos y las carreteras; y no hablemos ya de revisar las travesías y los accesos a poblaciones, donde la actuación del Partido Popular supone, por ejemplo en una comunidad autónoma a la que yo represento, en Aragón, que estemos esperando que el Ministerio de Fomento nos transfiera la N-II en la avenida de Cataluña, en Zaragoza, y esa transferencia ni ha llegado ni tiene visos de llegar en un futuro próximo. Por lo tanto la pregunta es: ¿qué ha hecho el Gobierno del Partido Popular respecto a estas líneas de actuación? Y en segundo lugar, ¿qué ha pasado por cierto con los puntos negros que el RACE tiene detectados en las carreteras españolas en un informe fechado en el año 2011? ¿Qué ha hecho por lo tanto el Partido Popular, después de aprobar ya tres presupuestos, en los que como hemos dicho las inversiones en mantenimiento y en conservación de carreteras han decaído de una manera espectacular?

Señorías, 58 tramos de riesgo elevado, de los cuales tres son de riesgo alto para la seguridad de los usuarios; en esos 58 tramos de riesgo, que representan un total de 723 kilómetros de carreteras, se producen cada año una media de 32 accidentes mortales, que provocan 34 muertes y 135 accidentes graves con 178 heridos graves al año. Uno de esos tramos está en Albacete, otro de esos tramos está en A Coruña, otro de esos tramos está en Lugo. ¿Me sabría decir su señoría qué intervenciones ha hecho el Ministerio de Fomento en estos tres tramos? Ya no le hablo del resto hasta los 58 tramos que el RACE fija. O por ejemplo, ¿ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 11

intervenido el Ministerio de Fomento en la N-232 entre Mallén y Figueruelas, en el término municipal de Zaragoza? Pues no, señorías, no ha intervenido. Y por lo tanto lo único que ha hecho el Gobierno ha sido confundir a los ciudadanos, a los que se les dice cuando se reúne la comisión bilateral Estado-Comunidad Autónoma de Aragón, que va a haber una encomienda de gestión para que sea esta comunidad la que actúe en esa carretera, e inmediatamente el mismo Gobierno contesta a este diputado que ninguna encomienda de gestión, que no hay dinero en los presupuestos, y que por lo tanto no se va a actuar.

En definitiva, por no cansarles, señorías, esta iniciativa es el reconocimiento de un fracaso político; es el reconocimiento de que las políticas de austeridad del Gobierno afectan muy negativamente al estado de las carreteras; y por eso, porque ustedes son conscientes de esto, intentan pedir ayuda a Europa. Pero fíjense, hoy las tornas han cambiado, señores del Partido Popular. Hoy el Partido Popular no es capaz de mantener aquellas declaraciones que otrora hiciera un expresidente del Gobierno en las que trataba de pedigrüños a aquellos responsables políticos que iban a solicitar ayudas a la Unión Europea. Porque si en su día hubiese sido cierto eso de que pedir ayuda a Europa era la constatación del fracaso de las políticas internas, ¿qué podría pensar hoy el expresidente Aznar de ustedes y de su Gobierno? Pero lo peor no es eso, que no pasaría de ser una mera anécdota. Lo peor es que si alguien en Europa pudiese tomar al pie de la letra aquellas declaraciones, seguramente en aplicación de esa tesis les iban a aplicar a ustedes la correspondiente medicina. O mejor dicho, no se les aplicaría a ustedes, se nos aplicaría a los españoles, lo que es peor. Y es que, señorías, en política la incontinencia verbal, plasmada en las hemerotecas, pasa, aunque tarde, alguna factura.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Carreño, tiene la palabra.

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Quería decirle al señor diputado que parece que se ha confundido de foro. Estamos en la Comisión de Seguridad Vial y no interpelando al Gobierno. A mí me encantaría contestarle una a una a las preguntas que usted ha formulado aquí, pero no tengo ni el tiempo ni creo que el presidente me lo dé para poder contestarle. Desde luego sí quiero decirle que el Gobierno del Partido Popular ha hecho un gran esfuerzo con su Plan estratégico de infraestructuras, que además ha puesto en marcha una Ley de Seguridad Vial, y que todos los resultados están ahí: hemos reducido en un 50 % la siniestralidad y vamos a intentar reducir un 40 % más para el año 2020.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Guillén, tiene usted medio minuto.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Solamente quiero constatar de nuevo las contradicciones en que cae el Partido Popular; vuelvo a repetirle que lo que era malo en mayo de 2012, simplemente porque lo planteaba otro grupo político que no fuese el Partido Popular, hoy ustedes lo hacen bueno. Y en segundo lugar, los números son los números, los presupuestos son los presupuestos: el 35,5 % han decaído las partidas presupuestarias en el programa 453-C del Ministerio de Fomento, relativo al mantenimiento y a la conservación de las carreteras nacionales. Eso son hechos, eso son evidencias, eso son números que se pueden contrastar.

— SOBRE AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LOS EXÁMENES PARA DETERMINAR LAS CAPACIDADES VISUALES EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002270).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto sexto del orden del día, proposición no de ley sobre ampliación y mejora de los exámenes para determinar las capacidades visuales en la conducción de vehículos, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista, y en su nombre la va a defender el señor García.

El señor **GARCÍA GASULLA**: Con el permiso del señor Macías, haré, como es habitual en mis intervenciones, una mención onomástica del mundo de la bicicleta: hoy cumple sesenta y dos años el ciclista belga Freddy Maertens, que tras lograr 221 victorias en sus quince años de vida profesional hoy está en nuestro especial cuadro de honor del ciclismo.

En cuanto a la proposición no de ley sobre la ampliación de los exámenes para determinar las capacidades visuales para la obtención del permiso de conducir, hoy el Grupo Socialista se honra en recoger aquellas propuestas que el señor Cañamero, presidente de la Asociación Visión y Vida, nos hizo en su comparecencia del pasado 26 de junio. Afirmaba en su comparecencia que el 90 % de la información

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 12

necesaria para la toma de decisiones sobre la conducción la recibe el conductor a través de la vista. Del estudio El estado de la visión de los conductores españoles, realizado por la asociación que preside, se desprende que alrededor de 6 millones de conductores están afectados de al menos una deficiencia visual, y que algo más de un millón de conductores no debería conducir. El señor Cañamero en aquella comparecencia hizo recomendaciones para modificar los valores de corte del campo visual, de la capacidad visual, y también en relación con un mayor rigor en los exámenes visuales. Recomendaba además la medida de nuevas capacidades, como la sensibilidad al contraste, la estereoagudeza, la agudeza visual de cerca, y la miopía nocturna. Ya en aquella comparecencia en nuestra respuesta nos comprometimos a convertir aquellas recomendaciones en una proposición no de ley al Gobierno, que es la que hoy defendemos y debatimos.

En la conducción, como en otras actividades de la vida, la vista es la vida. Esperábamos que sus señorías no sufrieran de ningún defecto visual y apoyaran nuestra instancia, que en este caso no necesita partida presupuestaria alguna, y que a la larga acabará siendo de todos cuando en el futuro valoremos la mejoría que supone sobre la seguridad vial. Lamentamos la noticia que hemos tenido de que el Grupo Parlamentario Popular vaya a votar en contra, con el argumento de que toda esa serie de recomendaciones está ya contenida en el real decreto, pero casualmente tenemos noticias, procedentes de centros de exámenes para conductores, de que realmente no se llevan a cabo todas las exploraciones, porque son preceptivas y están a criterio del facultativo, y de hecho no se hacen. Aparte de que, como existe un sistema telemático de introducción de datos, parece ser que a veces se hacen en bloque y no se tiene la seguridad y la certeza de que realmente se haya dedicado el tiempo necesario para los exámenes exhaustivos que nosotros estamos recomendando. Lamentamos esto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Gasulla, le agradecemos la nota ciclista que siempre nos pone en su intervención, que es de agradecer y además va en el buen tono de esta Comisión.

Tiene ahora la palabra el señor Jané, portavoz del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, me merece mucho respeto la opinión del diputado Guillem García Gasulla, por sus conocimientos en el ámbito sanitario, porque es una persona que en su profesión —hoy está aquí como diputado— tiene una larga trayectoria en la prestación de servicios sanitarios, y me merece todo el respeto la defensa que ha hecho de esta proposición no de ley. Ya le adelanto que desde Convergència i Unió dudábamos de aspectos concretos que quizá serían más propios de la Comisión de Sanidad y de su evaluación o no a través de las autoridades sanitarias, porque el punto 1, el punto 2 y el punto 3 de esta proposición no de ley, en la medida en que quien tiene la responsabilidad de la inspección sanitaria y médica de los centros de reconocimiento de conductores es la autoridad sanitaria, nos podría llevar a un cierto desconocimiento en esta Comisión de Seguridad Vial sobre si es adecuado o no lo que nos plantea el diputado García Gasulla. Pero no quiero hacer en este caso una votación separada, sino que vamos a dar apoyo a esta proposición no de ley, repito, por el respeto que me merece quien ha defendido la propuesta, y por un tema que los que llevamos años en esta Comisión de Seguridad Vial sabemos que se da: y es que, más allá del texto concreto que hoy nos plantea el Grupo Socialista, que podríamos enmendar o entender que un apartado puede redactarse de forma distinta, pero más allá de la literalidad del texto lo cierto es que existe una inquietud generalizada sobre el análisis global que se realiza en los centros autorizados para el reconocimiento de conductores, de qué forma podemos mejorar esos exámenes para que no sean un mero trámite y que realmente contribuyan a profundizar los aspectos de adecuación de ese conductor en sus capacidades para conducir, y que ayuden en definitiva a una mejor prevención de accidentes de tráfico. Por tanto aquí hay una asignatura pendiente; es cierto que hacen falta campañas de sensibilización, es cierto que en lo que es el control de las capacidades visuales es uno de los aspectos esenciales en la conducción. Por tanto bienvenida sea esta propuesta, le felicitamos, señor García Gasulla, por su intervención y por su defensa, y le daremos apoyo, a pesar, repito, de los matices que hubiéramos podido tener en los tres primeros apartados de la misma, al entender que esa medición exacta de la responsabilidad competía más a las autoridades sanitarias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Cobos.

La señora **COBOS TRALLERO**: El Grupo Parlamentario Popular no va a votar a favor de esta proposición no de ley porque no la consideramos necesaria ni innovadora, y no la consideramos necesaria

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 13

no por la importancia del tema sobre el que versa, sino porque consideramos que ya existe y que está regulado. Ustedes hablan de modificar la normativa para mejorar los exámenes de las capacidades visuales. Hablan del deslumbramiento y campo visual, agudeza visual de cerca y visión nocturna, establecer restricciones para conductores con déficits visuales que no puedan corregirse. Pues bien, todo esto está recogido en el Real Decreto 818/2009, por el que se aprueba el reglamento general de conductores, que en su anexo IV establece los requisitos mínimos de aptitud psicofísica que debe reunir el conductor para obtener o prorrogar la vigencia de su permiso de conducción. Establece también las restricciones o limitaciones a imponer a los conductores con alteraciones de la capacidad visual que lo precisen. En la orden del Ministerio de Presidencia, de septiembre de 2010, que modifica dicho anexo, se establecen específicamente los requisitos mínimos en cuanto a capacidad visual exigible. Además el Real Decreto 170/2010, por el que se aprueba el reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, en su anexo I establece el material de exploración mínimo del que deben disponer esos centros, y que para la exploración oftalmológica tiene que ser el que permita explorar y analizar la agudeza visual a distancia y cercana, el campo visual, capacidad de visión al deslumbramiento y recuperación tras el mismo, visión mesópica, motilidad ocular intrínseca, estereoscopia, visión del color, exploración del segmento anterior del ojo, oftalmoscopia directa, presión intraocular y potencia de cristales correctores. Por tanto la normativa ya establece las capacidades que tienen que ser valoradas, y que muchas de ellas se encuentran en su proposición. En cuanto al último punto de su proposición ya la Dirección General de Tráfico ha colaborado en campañas de sensibilización con distintas organizaciones, y ha trabajado en la sensibilización y formación de profesionales sanitarios.

Miren, señorías, la Organización Mundial de la Salud, en su informe sobre seguridad vial de 2013, dice que España es el duodécimo país del mundo con mayor seguridad vial, que España está en el reducido grupo de países que cuentan con una normativa integral referida a los cinco factores de riesgo más importantes en la accidentalidad viaria. Según esta organización España ha realizado importantes reformas normativas con el fin de seguir avanzando en la dirección recomendada por las organizaciones internacionales para afianzar la fortaleza y cobertura de la legislación. No obstante y dicho todo esto sabemos que todavía quedan muchos aspectos que mejorar, y somos conscientes de la necesidad de ir avanzando en la detección de los conductores de riesgo. De ahí que la Dirección General de Tráfico esté trabajando para optimizar la exploración de los conductores, mejorar las herramientas de evaluación y adaptar los requisitos de aptitud a conocimientos científicos y técnicos, así como mejorar el control del funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores.

Señorías, termino como he empezado: el Grupo Parlamentario Popular votará en contra de esta proposición no de ley porque la consideramos innecesaria y poco innovadora, pero somos conscientes de la necesidad de seguir trabajando y de mejorar en todos los aspectos que tengan que ver con la seguridad vial.

— SOBRE EL CENTRO DE GESTIÓN DEL TRÁFICO DE ALMERÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002388).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la sustanciación de la última de las proposiciones no de ley, punto séptimo del orden del día, proposición no de ley sobre el centro de gestión del tráfico de Almería, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista; en su nombre la va a defender la señora Rumí.

La señora **RUMÍ IBÁÑEZ**: Muchas gracias, presidente, especialmente porque ha dicho mi apellido bien, que casi nadie lo dice bien, todo el mundo dice Rumi, y es Rumí, así que muchas gracias, presidente.

Efectivamente intervengo en nombre del Grupo Socialista para defender esta iniciativa sobre el centro de gestión del tráfico de Almería. Como bien saben sus señorías la gestión del tráfico tiene como finalidad facilitar la movilidad de las personas y mercancías, mediante un uso seguro, eficiente y compatible ambientalmente de la red de carreteras, siendo su objetivo último proporcionar el mejor servicio posible para la movilidad. La gestión del tráfico surge como respuesta a la necesidad de compaginar y salvaguardar movilidad y accesibilidad, ya que la principal necesidad de los usuarios de la red viaria no es realizar un viaje en condiciones de fluidez absoluta, sino la seguridad de realizar su viaje en el tiempo previsto de antemano, lo que es especialmente relevante en el transporte de mercancías. Para este propósito puede utilizarse un conjunto de instrumentos versátiles, como es por ejemplo la información a través de paneles variables. Pero el efecto de cada medida varía en cada caso concreto, dependiendo de su tipo y de la localización donde está siendo aplicada. Y eso exige la distribución de áreas de actuación, que se realiza

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 14

en centros de gestión, con la proximidad que permita tener un conocimiento en tiempo real de lo que está pasando, y así poder tomar las medidas correctoras necesarias.

Gestionar la circulación con un nivel de calidad aceptable requiere un mínimo de rigor y de fiabilidad en los datos recogidos; en esto influirá la proximidad al lugar donde es necesaria esa gestión. Por ello los centros de control zonales, como el de Almería, surgieron como una necesidad de dar respuesta a territorios con problemas específicos. Pues bien, el proyecto de gestión y señalización dinámica en la A-7, en la N-344 y en la A-92, que la Dirección General de Tráfico presentó en 2005, tuvo un coste de 10 millones de euros e incluía la señalización en paneles de mensaje variable en la autovía A-7 desde Adra a Cuevas de Almanzora, en la A-92 desde Almería a Alcubillas-Gérgal, y en la N-344 desde el aeropuerto hasta Cabo de Gata, con un circuito de televisión cerrado que permitía visualizar las condiciones del tráfico, el control de accesos a la circulación de Almería, controlar las variables de tráfico o meteorológicas, y mejorar la seguridad vial, entre otras funciones.

Este centro de gestión de tráfico ha estado funcionando desde su inauguración en junio de 2005 hasta que, en una primera avanzadilla en abril de 2013, se hace un reajuste de personal y de horarios, incumpliendo las condiciones de adjudicación, y ya definitiva e incomprensiblemente vamos a asistir a su cierre en estos próximos días, aunque ya en enero lo hemos visto sin funcionamiento. Por lo tanto se deja a la provincia de Almería sin un servicio de prevención y seguridad vial en nuestras carreteras, y además con una decena de puestos de trabajo perdida. Ello junto a la inseguridad por supuesto, y a las notas que nos van a llevar a una deficiencia, tanto de la movilidad de las personas como de las mercancías.

Entre la decena de puestos de trabajo perdidos tenemos operadores de sala, técnicos de carretera, entre cuyo cometido estaba —entre otros— el mantenimiento de las instalaciones, la gestión del tráfico, vigilancia por cámaras y señalización de paneles. Pues bien, tras el despido como he dicho paulatino del personal de Almería, desde el centro de gestión de tráfico de Málaga nos dicen que se van a hacer cargo ellos de esta señalización, de la señalización que correspondía al centro de Almería, y que por tanto se convertirá en un subcentro de gestión del tráfico dependiente del de Málaga. Esto se supone que desde el mes de julio, cuando como he dicho antes se producen los primeros despidos, y por tanto los primeros recortes en los horarios de atención desde Almería.

Miren, yo tengo que decir aquí, para conocimiento de sus señorías, que el personal del centro de gestión de Málaga no conoce las carreteras de la provincia de Almería, no sabe dónde están realmente las cámaras ni los paneles. Y digo que se supone que no lo sabe porque desde luego los ejemplos a los que me voy a referir en adelante dejan bien claro que no están velando por nuestra seguridad, y por tanto no están velando por la seguridad en las carreteras de Almería. No están vigilando las cámaras de nuestra provincia, no se están señalizando, salvo que sea la Guardia Civil o un usuario el que llame y avise de que algo está pasando en la carretera. Como decía les voy a dar algunos ejemplos para dar soporte a la explicación de esta situación, y lo voy a hacer con algunos ejemplos que todos ustedes conocen, porque han salido al menos dos de ellos en los medios de comunicación.

Octubre de 2013: ese día Almería salió en todos los telediarios, porque hubo una granizada en el desierto de Tabernas, y en el desierto de Tabernas se estaba rodando la película *Exodus*, de Ridley Scott. Pues bien, quedaron atrapados numerosos vehículos en las ramblas, provocó que todos los vehículos se pararan en la autovía A-92, era imposible la conducción, algunos se pudieron refugiar, algunos de los vehículos pudieron refugiarse bajo el puente de la salida 376 de Tabernas; la autovía quedó completamente cubierta por el granizo, y la lluvia fuerte provocó la crecida de la rambla del Búho. El equipo técnico de la película de Ridley Scott se vio sorprendido por la lluvia, no tuvo tiempo de huir. Siete vehículos y más de treinta personas quedaron atrapados, y fueron los bomberos y la Guardia Civil quienes tuvieron que rescatarlos a todos. Pues miren, antes de llegar al punto de la A-92 donde se cortó la circulación existen tres paneles en los que se podía señalar, se podría haber señalado el corte de la autovía o la advertencia del granizo que estaba cayendo. Señorías, ¿saben en cuántos de ellos se señaló? En ninguno. Además en ese punto existe una estación meteorológica que hace saltar una alarma que avisa a los operadores de señalización cuando las condiciones climatológicas son adversas, y aun así nadie del centro de gestión de Málaga se enteró de lo que estaba pasando en Almería. A día de hoy, si alguien le preguntase al centro de Málaga qué pasó en la A-92 a la altura de Tabernas ese día no sabrían qué decir, porque desde luego no se enteraron, y por supuesto no señalaron nada en los paneles.

Otro ejemplo. Diciembre de 2013, a las 9:20 horas cortan el carril derecho de la A-7 en el kilómetro 414, en sentido Cádiz, por obras; señalado en el panel del kilómetro 415 de la A-7, sentido Cádiz, sobre las 13:20, es decir, cuatro horas después, y en el panel se veía pictograma de estrechamiento del carril

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 15

izquierdo, cuando en realidad lo que estaba cortado era el carril derecho; lo cambiaron veinte minutos después, tras recibir llamadas de usuarios del error.

Noviembre de 2013, a las 10:15 horas, en la N-340, corte total de carretera por desprendimiento desde el kilómetro 459 al 463; señalizan durante cuatro horas el corte de carretera en panel del kilómetro 448,800 en sentido decreciente, cuando tenía que haberse señalado en el panel del sentido contrario, es decir, en sentido creciente.

Y ya para terminar, porque podrían ser muchos ejemplos, otro que también salió en los medios de comunicación. Noviembre de 2013: temporal de lluvia y granizo que causó multitud de daños por inundación y destrozos en la agricultura en la zona de El Ejido, de Almería. Ese día en la A-7, salida 414 en sentido Cádiz, a las 15:30 horas, debido a las lluvias torrenciales se inundó el carril de deceleración y la salida de la autovía. Los vehículos estaban parados en la autovía porque no se podía salir. Hasta que no se avisó por teléfono a Málaga no se señaló en ningún panel, y justo había uno antes de la salida.

Como les decía, podían ser muchos más los ejemplos —ya sé que no tengo tiempo, voy a ir terminando, presidente—, pero miren, no se señalizan las retenciones de las salidas de la autovía hacia los polígonos industriales en hora punta, tampoco cuando hay una niebla intensa en ciertos puntos —normalmente por las mañanas—, ni la lluvia ni el viento, no se señalizan los vehículos averiados en la carretera, y un sinnúmero de incidencias más. Se podría comprobar fácilmente que desde el centro de Málaga no se ocupan de mirar las cámaras de Almería. Por ejemplo —y esto es muy significativo—, en un día de viento, que por cierto en nuestra provincia es muy frecuente, el viento mueve las cámaras de posición, y en lugar de mirar hacia la carretera, las deja mirando a otros sitios, por ejemplo al suelo, a la montaña, al cielo, es decir descentradas. Desde la web de la Dirección General de Tráfico se puede ver cuánto tiempo transcurre hasta que alguien vuelve a colocar esa cámara en dirección hacia la carretera. Señorías, pasan días, días, hasta que alguien mira una cámara de Almería.

Pues bien, en estos días en Málaga se está terminando de redactar el pliego de condiciones para el cierre definitivo del centro de Almería. Por supuesto, además de perder una decena de puestos de trabajo perdemos en prevención y en seguridad vial en nuestras carreteras, y llegará el día en que visto lo visto se podrá producir un accidente donde no solo haya heridos, sino también fallecidos; y entonces nos echaremos las manos a la cabeza, señorías, o se echará el Gobierno las manos a la cabeza. Sabiendo todo esto no se entiende muy bien que el día 10 de enero de 2014 la Dirección General de Tráfico convoque a una reunión de trabajo a las autoridades locales de más de 100.000 habitantes para aunar esfuerzos y colaborar en la mejora de la seguridad vial. Y tampoco se entiende muy bien que en febrero, hace solo unos días, la Dirección General de Tráfico compre 16 nuevos radares por 1.100.000 euros; desde luego será para recaudar, pero desde luego para dejar de lado la seguridad vial, al menos en las carreteras de Almería. Por eso, señorías, lo que pretende esta iniciativa es instar al Gobierno a reconsiderar el cierre del centro de gestión del tráfico de Almería, y a poner en marcha los mecanismos necesarios para volverlo a abrir con los recursos humanos previstos para su funcionamiento y la dotación presupuestaria necesaria, con el objeto de seguir ofreciendo un servicio de prevención y seguridad vial eficiente a los usuarios de la red viaria de Almería.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rumí. Comprenderá que para nosotros, para los catalanes, es sencillo pronunciar su nombre, porque es obvio que un acento final suena, y además no sé si usted tiene parientes catalanes, pero en cualquier caso su apellido nos suena muchísimo. En todo caso, le agradezco el comentario.

El señor Jané no va a intervenir, puesto que no es de Almería. **(Risas)**. Le damos la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que, por cierto, sí es de Almería, señor Caicedo.

El señor **CAICEDO BERNABÉ**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular me cabe fijar posición respecto a la proposición no de ley sobre el Centro de Gestión de Tráfico de Almería que nos presenta el Grupo Socialista. Antes de centrar mi posición en la situación concreta del citado centro de gestión, permítame que haga un breve análisis de lo que está siendo la política del Gobierno en esta materia, y me refiero en concreto a la estrategia de la Dirección General de Tráfico en materia de gestión del tráfico y de la movilidad en el marco de un sistema seguro de circulación vial que, como todos ustedes ya conocen, conforma la nueva visión de la seguridad vial en España. Y qué mejor manera de comenzar que recordar los resultados provisionales del balance de seguridad vial de 2013, que consolidan por décimo año consecutivo el descenso de las víctimas mortales. Así, en las vías interurbanas, considerando el dato a veinticuatro horas, el año pasado fallecieron en España 1.128 personas, lo que representa un 13,3 % menos que en 2012, y por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 16

primera vez el número de accidentes mortales en carretera no supera la barrera de mil, mientras que los heridos graves se reducen un 16 %, en relación siempre a 2012. He querido iniciar mi intervención precisamente destacando estos datos para dejar muy claro desde el principio que la política de seguridad vial del Gobierno del Partido Popular está dando sus frutos a pesar de que el texto de la PNL que estamos debatiendo pretenda poner en entredicho la eficacia de la gestión que está llevando a cabo la Dirección General de Tráfico y argumente de manera infundada la existencia de una pérdida de calidad en los servicios de prevención de los accidentes de tráfico como consecuencia de la utilización de los recursos que está realizando el organismo; una utilización entre la que se encuentra el personal necesario y los técnicos de carretera encargados del mantenimiento de las instalaciones y la gestión subsecuente del tráfico interurbano en el Centro de Control de Tráfico instalado en el año 2005 en Almería.

Señorías, tanto el Gobierno como nuestro grupo parlamentario es muy consciente del hecho de que la Dirección General de Tráfico ha pasado en personal funcionario de 5.101 en 2009 a 4.534 al 30 de junio de 2013. Es decir, estamos hablando de casi 500 empleados públicos que se han marchado, lo que ha generado un doble reto: por un lado, reorganizar con el fin de optimizar los recursos disponibles, sin mermar la calidad del servicio prestado, las tareas del organismo y, por otro lado, estimular su retorno. En este sentido, es de justicia recordar el esfuerzo de la directora general por que la Jefatura de Tráfico amplíe sus competencias buscando incrementar la eficacia en la tarea de concienciar al usuario de lo importante que resulta respetar, conocer y promover un comportamiento prosocial en el entorno del tráfico. Buena muestra de la citada optimización, buscando soluciones alternativas basadas en la tecnología, es el tablón edictal de sanciones que se ha consolidado en apenas tres años y medio de existencia como el medio moderno y rápido, individual, de consulta relativa a posibles sanciones para los ciudadanos. En resumen, y con el aval de los resultados anteriormente comentados, la nueva estructura orgánica de la Dirección General de Tráfico y de la Administración electrónica, que además de liberar personal, mejora la calidad y accesibilidad de los datos, así como agiliza notablemente los trámites, ha permitido desarrollar una acción más coordinada y eficiente en beneficio de todos los ciudadanos. Una iniciativa que, como todos ustedes entenderán, incluye la racionalización del servicio prestado al usuario a través de los centros de control de tráfico.

Centrando más mi exposición en la materia que directamente nos ocupa, en concreto el artículo 10 del Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, establece que es competencia de la Dirección General de Tráfico la regulación, gestión y control del tráfico en vías interurbanas y travesías, así como la planificación, dirección y coordinación de las instalaciones y tecnologías para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico y mejora de la seguridad vial en las vías donde la Dirección General de Tráfico ejerce las citadas competencias, sin perjuicio de las correspondientes del Ministerio de Fomento. En este sentido, y a pesar de las restricciones que impone la situación económica que estamos viviendo, nadie puede dudar del esfuerzo inversor del Gobierno por mejorar de manera sistemática los sistemas de gestión del tráfico interurbano. Así lo testifican las cifras que a continuación paso a relatarles. La inversión real prevista en los sistemas de gestión de tráfico, que suponen más de 44 millones de euros en 2014, representa el 42,8 % del total de la inversión. A pesar de que en términos absolutos la citada inversión es un 2,73 % inferior a lo programado en la Ley de Presupuestos de 2013, la inversión nueva prevista en estos sistemas se incrementa con respecto a 2013 en un 5,6 %, pasando de 7,7 millones de euros a 8,3 en 2014. En particular, la citada inversión nueva correspondiente a la zona de gestión de tráfico sur, dentro de la que se encuentra Almería, está previsto que se aumente el 18 % respecto a 2013.

Señorías, creo que las cifras anteriores son en sí mismas tranquilizadoras en lo que a la capacidad actual y futura de gestionar y optimizar de manera integral la movilidad y el tráfico en carretera de España se refiere. O dicho, para que se entienda, el objetivo de regular y ordenar el tráfico con carácter dinámico y atractivo, así como disponer de una oferta completa... **(Rumores).**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, ruego a las señoras y señores diputados que atiendan, ya queda poco, y vale la pena que el señor Caicedo pueda acabar.

El señor **CAICEDO BERNABÉ**: Yo creo que en seguridad vial debemos ir despacio y no debemos correr, y más cuando anteriormente hemos visto que se iba despacio.

... así como disponer de una oferta completa e inmediata de información sobre el tráfico y el estado general de las carreteras, utilizando para ello las tecnologías más avanzadas y teniendo en cuenta las necesidades de movilidad sostenible que demanda esta sociedad. Esto está garantizado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 17

Para terminar, una vez demostrado que la estrategia en seguridad vial del Gobierno pasa necesariamente por reforzar la capacidad tecnológica de la Dirección General de Tráfico para que este organismo pueda realizar una eficiente gestión del tráfico, quiero centrar y terminar mi exposición en el caso concreto del Centro de Control de Tráfico de Almería. Señorías, nada mejor que la historia para enmarcar una situación anacrónica que exigía un cambio, un cambio muy necesario, sobre todo por coherencia con las medidas estructurales adoptadas por nuestro Gobierno para atajar y corregir el déficit y que España retorne a la senda de crecimiento. En relación con este aserto, no debemos olvidar que el Centro de Control de Tráfico de Almería nace única y exclusivamente como elemento necesario para poder dar cobertura a la celebración de los Juegos deportivos del Mediterráneo celebrados en Almería durante el año 2005. Tampoco debe ignorarse el hecho de que desde el mismo momento de su apertura, las distintas actuaciones de este centro han estado supervisadas por el Centro de Gestión de Tráfico del Sureste, con sede en Málaga; con posterioridad a su apertura, y en el marco del desarrollo de un modelo de movilidad sostenible, sobre la base del despliegue de soluciones de ITS, es decir, de sistemas inteligentes de transporte, algunas de las cuales se han incluido en el texto de esta PNL, se ha materializado la interconexión total entre el Centro de Gestión de Tráfico del Sureste y el Centro de Control local de Almería, una interconexión, no olvidemos, que estaba planificada desde el momento mismo de la apertura del Centro de Control local de Almería, pero que no se había podido hacer efectiva hasta tener instalados los sistemas imprescindibles, el ITS. En esta actualidad, desde que dicha interconexión existe, ha podido registrarse un incremento en la eficacia de los servicios prestados tanto al usuario de la vía como a los agentes encargados de la vigilancia del tráfico, ya que ahora es posible informar y gestionar el tráfico durante veinticuatro horas al día y trescientos sesenta y cinco días al año. Para ello, y para garantizar esta disponibilidad y la calidad del servicio que presta, el Centro de Gestión de Tráfico del Sureste cuenta con personal suficiente y debidamente cualificado para la conservación y explotación de todas las instalaciones ITS de las cuatro provincias de Andalucía oriental, Almería entre ellas, que conforman su ámbito competencial, o dicho de otra forma, a partir de junio de 2012 se está en plena disposición técnica para la gestión integral de la zona de Andalucía oriental desde el Centro de Gestión de Tráfico del Sureste, sin menoscabo de la seguridad vial.

Por todo ello, señorías, nuestro grupo votará en contra de esta proposición no de ley, y por juzgarla innecesaria desde el punto de vista técnico, toda vez que la frecuencia y calidad del servicio al usuario, como he dicho antes, sin menoscabo de la seguridad vial, está garantizada por la interconexión operativa desde junio de 2012, con el Centro de Gestión del Sureste con sede en Málaga, ineficiente desde el punto de vista de la gestión de los mermados recursos disponibles, tanto humanos como materiales, y contraria a las políticas de contención del gasto diseñadas por el Gobierno. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Caicedo, usted nos ha ayudado, junto con la señora Rumí, a que completáramos con una precisión absoluta, y ya veo que usted está ayudando a la labor de la Presidencia de la Comisión.

Mientras van llegando sus señorías para proceder a la votación, para aprovechar el tiempo, señores portavoces, como ha sido acordado en Mesa y portavoces de la Comisión dedicar una sesión a temas de movilidad sostenible, hemos estado viendo que solo hay tres comparecencias de expertos pedidas para tratar estos temas y, por tanto, yo sugeriría a los portavoces que cuanto antes, porque ya saben que la calificación no es rápida, formularan sus propuestas para que, en su caso, pudiéramos sustanciar estas comparecencias. Por tanto, repito, yo creo que sería positivo que pudieran entrar las que crean convenientes los señores portavoces.

Vamos a proceder a la votación. En primer lugar, votamos el punto 3.º, del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, que se va a votar en los términos de la transaccional entre el Grupo Parlamentario Popular y CiU, que voy a leer: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro de nuestro ordenamiento jurídico la tipificación expresa como infracción del ofrecimiento, solicitud, negociación o aceptación de servicios de naturaleza sexual retribuidos en carreteras de tránsito público cuando estas conductas, atendiendo al lugar en que se realicen, puedan generar un riesgo para la seguridad vial.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 512

19 de febrero de 2014

Pág. 18

Punto 4.º, sobre dirección electrónica vial, del Grupo Parlamentario Popular, que se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dijo:

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

Punto 5.º, proposición relativa a la puesta en marcha de una línea europea específica de financiación para seguridad vial y mejora de carreteras, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Efectuada la votación, dijo:

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

Punto 6.º, proposición sobre ampliación y mejora de los exámenes para determinar las capacidades visuales en la conducción de vehículos, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Y la última de las proposiciones no de ley, sobre el Centro de Gestión de Tráfico de Almería, del Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Se levanta la sesión.

Eran las cinco y cuarenta minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-512