



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

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 591

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

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

Sesión núm. 20

celebrada el miércoles 11 de junio de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

- Del señor presidente de la Fundación y del Ilustre Colegio de Gestores Administrativos de Madrid (Santiago Ollero), para informar sobre el estudio que han elaborado y las conclusiones del mismo en relación a la conducción acompañada. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000553) 2
- De la señora presidenta de Forovial (Aviñó Bolinches), para explicar la importancia de la adecuación, a los estándares de calidad actuales, del equipamiento de la red de carreteras en aras de mejorar la seguridad vial. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000632) 7

Proposiciones no de ley:

- Sobre dotación de un fondo económico destinado a ofrecer créditos a empresarios autónomos y empresas de transporte para financiar la renovación del parque de autobuses o, en su caso, la instalación de cinturones de seguridad. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001898) 12
- Relativa al desarrollo de auditorías de seguridad vial en la red de carreteras del Estado. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002016) 14

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 2

- Sobre provisión de un número suficiente de puestos de trabajo funcionariales de examinador del carnet de conducir. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002804) 16
- Sobre fomento de las pinturas a base de agua en el mercado de las líneas de seguridad de tráfico de las carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/002119) 18
- Sobre la reducción de los accidentes de tráfico en el ámbito laboral. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/002557) 21

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

COMPARECENCIAS:

- **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN Y DEL ILUSTRE COLEGIO DE GESTORES ADMINISTRATIVOS DE MADRID (SANTIAGO OLLERO), PARA INFORMAR SOBRE EL ESTUDIO QUE HAN ELABORADO Y LAS CONCLUSIONES DEL MISMO EN RELACIÓN A LA CONDUCCIÓN ACOMPAÑADA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000553).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Empezamos la Comisión dándole la bienvenida al presidente de la Fundación del Ilustre Colegio de Gestores Administrativos de Madrid, don Fernando Santiago, para informar sobre el estudio que han elaborado y las conclusiones del mismo en relación a la conducción acompañada. Cuando quiera, don Fernando.

El señor **PRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN Y DEL ILUSTRE COLEGIO DE GESTORES ADMINISTRATIVOS DE MADRID** (Santiago Ollero): Es un honor estar hoy aquí con ustedes y quiero agradecerles especialmente la invitación por darnos la oportunidad al colectivo de los gestores administrativos de Madrid, a través de su fundación, de presentarles un proyecto que está centrado en la prevención y en la mejora de la seguridad vial de los jóvenes.

La seguridad vial en los jóvenes sigue siendo uno de los caballos de batalla de esta sociedad. Los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte de los españoles entre los quince y los veintinueve años, y éste principalmente es el motivo que nos trae hoy aquí. El Colegio Oficial de Gestores Administrativos de Madrid, que presido, es una entidad de derecho público que agrupa a más de mil profesionales. Los gestores administrativos somos una correa de transmisión entre las administraciones públicas y los ciudadanos, autónomos y empresas. Entre nuestras áreas de conocimiento están, por citar algunas, la fiscalidad, sucesiones, Seguridad Social, asuntos laborales, extranjería, protección de datos o licencias, y muy especialmente tráfico y transportes. Este precisamente, el de tráfico, es uno de los emblemas de nuestra profesión por el volumen de tramitaciones que realizamos día a día. Ese es el motivo por el que el colegio, a través de su fundación, decidió poner en marcha un proyecto de largo recorrido volcado en la seguridad vial y vinculado a la responsabilidad social corporativa a la que debemos estar obligados todas las asociaciones y todas las corporaciones. Es una forma de devolver a la sociedad lo que esta nos entrega en el día a día de nuestra profesión.

Observando los datos y atendiendo a ese vínculo con la profesión hemos desarrollado el proyecto que hoy venimos a presentarles. Es un proyecto que parte de un estudio comparado que ha sido elaborado por el Colegio de Sociólogos y Politólogos y por la Universidad Complutense de Madrid, representada hoy aquí por el catedrático Lorenzo Navarrete. Un estudio que analiza las diferentes experiencias internacionales y esboza unas novedosas iniciativas para solucionar un problema, el de la siniestralidad vial de los jóvenes. Como les decía, esto es una apuesta a largo plazo para contribuir a la mejora del marco regulatorio en materia de seguridad vial en jóvenes y lo queremos hacer de la mano de las organizaciones y de las personas que, como ustedes, llevan años trabajando en pro de la seguridad vial. Lo que queremos es sumar, escuchando, aprendiendo y ofreciendo los recursos personales y económicos que faciliten un paso adelante firme y decidido a iniciativas que llevan tiempo esperando hacerse realidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 3

Estos meses para nosotros han sido meses de aterrizaje suave y de contextualización, de estudios, de conversaciones con una parte sustancial de los actores principales de este ecosistema, entre ellos ustedes, señorías, con quienes hemos tenido la oportunidad de hablar y de presentar el estudio que guía nuestras propuestas en este ámbito. Estas conversaciones continúan y continuarán todo el tiempo que haga falta. Solos no queremos ir y solos no podemos avanzar. Somos conscientes de que esto es una batalla en la que hay organizaciones que llevan muchos años trabajando y queremos hablar y colaborar con todas. Además, nuestro interés por la formación profesional es ser la correa de transmisión entre los distintos actores implicados, participando desde la idea hasta la decisión. Y además entendemos que es una ventana de oportunidad que queremos explotar —quiero insistir— de su mano y que está vinculada a la revisión de la estrategia de seguridad vial que va a tener lugar en el año 2015.

Según los datos de la Organización Mundial de la Salud, cada año 1.300.000 personas fallecen a causa de un accidente de tráfico; señorías, si me lo permiten, son 3.000 muertes diarias. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, que es causa principal de las discapacidades y la repercusión económica está en el entorno de los 500.000 millones de dólares. En algunos países alcanza el 3% de su producto interior bruto. En Europa mueren cada año en accidentes de tráfico más de 90.000 personas y al menos 2 millones de personas resultan heridas en estos. Ha habido muchas mejoras pero, pese a estas, importantes y de mucho calado, hay una realidad y es que en España, señorías, la siniestralidad vial sigue siendo y es la primera causa de muerte entre los jóvenes de quince y veintinueve años. Esto significa que son los jóvenes, que son la parte más importante de nuestra familia, la parte más importante que tenemos hoy en la sociedad los que sufren el problema.

Señorías, de toda la información que se desprende del estudio que les hemos presentado y que pueden ver con detenimiento, mi intervención de hoy solamente se centrará en tres claves y en dos propuestas, eso sí, dos propuestas ambiciosas, pero también puedo afirmar que realistas. Como primera clave del estudio tenemos el elevado número de accidentes. Un porcentaje muy alto de los accidentes son previsibles y en muchos de los casos en que estos no lo son, sus efectos más graves pueden ser minimizados o evitados. Este es precisamente el estímulo que nos lleva a estar aquí y es lo que justifica esta comparecencia. La socialización temprana es la segunda clave del estudio. Esta socialización temprana tiene un impacto determinante en la prevención de los siniestros en carretera. En este aspecto tenemos una asignatura importante y la tenemos pendiente. Hay que enseñar y socializar a los niños y los jóvenes a través de la inclusión, desde la primaria, en la formación obligatoria de la seguridad vial. Deben, sin duda, aprender seguridad vial. La evidencia científica nos dice que las actitudes y los comportamientos se desarrollan a una edad muy temprana, generalmente antes de los catorce años, y después de los once años son ya difíciles de cambiar. Una socialización temprana tendría, además, aspectos positivos en todo el espectro de edades, primero como hijos y luego como padres. En un futuro inmediato y tras esta socialización temprana y formación, estos jóvenes habrán sido y serán el acicate de sus mayores por lo que hayan aprendido en la escuela, y a largo plazo serán el modelo a seguir por sus hijos, por la conciencia que ellos adquirieron en la infancia. No es el primero de estos procesos que vivimos en este país, forma parte de la construcción social en la que todos participamos, como lo ha sido en su día la conciencia ecológica con el reciclaje o como lo fue la conciencia cívica con el uso del tabaco en los espacios públicos. No somos tan diferentes al resto de los países que actúan de referencia y podemos superarles con matrícula de honor. Queremos y debemos ser una referencia en esto. La tercera clave de nuestro estudio es la experiencia y la conducción acompañada. Al principio de mi comparecencia decíamos que la siniestralidad vial es la primera causa de muerte de los jóvenes españoles, pero no solo. Según los datos de la OCDE, la frecuencia de riesgo para los conductores de entre dieciocho y veinticuatro años es cinco veces superior a la de los conductores con una franja de edad de entre los treinta y los cincuenta y nueve años de edad. Los jóvenes conductores noveles son un grupo de alto riesgo, sobre todo en sus seis primeros meses desde que han obtenido el carné de conducir.

Señorías, permítanme que lo diga de esta forma, España es uno de los pocos países de Europa en los que un joven de dieciocho años aprende a conducir después de haber obtenido el carné. Numerosos estudios y organismos internacionales demuestran la relevancia de este factor en la siniestralidad. En el porcentaje de colisiones influye muchísimo más la inexperiencia del conductor que su edad. Y un elemento corrector crucial en ese aspecto es la conducción acompañada, que haría o que hace que cuando el joven de dieciocho años asuma la conducción en solitario su conducción sea mucho más segura, mucho más hábil y consciente. Señorías, los resultados demuestran que un mayor nivel de la experiencia adquirida durante el periodo de supervisión, justo cuando el joven tiene entre los dieciséis y los diecisiete años,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 4

implica bajos índices de riesgo en su periodo en solitario. La consecuencia es que un mayor acompañamiento implica siempre, por necesidad, una mejor conducción en solitario.

Tras las claves, nuestras propuestas. En primer lugar, la adopción de un certificado escolar obligatorio de seguridad vial y, en segundo lugar, la adopción de un permiso gradual de conducción para jóvenes que contemple la conducción acompañada y con ello el aumento de las horas prácticas. A través del primero, el certificado escolar en seguridad vial, se pretenden afrontar las principales debilidades de nuestra actual formación y la sensibilización en la materia. Debemos incluir en el currículum escolar desde la primaria, la educación vial y hemos de reforzar el papel de las autoescuelas como previo a la obtención del carné de conducir. A través de la segunda propuesta, el permiso gradual de conducción para jóvenes, conseguiremos un tránsito gradual de la formación teórica, que es la que ofrece el certificado, a la formación práctica, que ofrecen las autoescuelas y que ofrece la conducción acompañada. Utilizando un modelo similar al que aquí les proponemos, los países que han sido analizados por el estudio han obtenido una considerable reducción en su riesgo de colisión. Por citar algunos, en Estados Unidos el 25% y en Europa, Francia con el 10%, el 40% en el caso de Suecia y el 60% en el caso del Reino Unido.

Estamos en el año 2014, este el año donde casi se cumple el ecuador del decenio de acción para la seguridad vial que proclamó las Naciones Unidas para el periodo 2011-2020, el mismo periodo que cubre las orientaciones políticas sobre seguridad vial en la Unión Europea y es el mismo periodo que cubre la estrategia nacional de la seguridad vial española. Las prioridades, tanto de Naciones Unidas como de la Comisión Europea como de España, son precisamente las mismas que les acabo de mencionar. El año 2015 será el año de la revisión de la estrategia nacional de seguridad vial. Tenemos una importante responsabilidad y una oportunidad única para equipararnos a las mejores prácticas internacionales, para pasar de la voluntad a la seguridad jurídica y sobre todo para hacerlo juntos, para hacerlo juntos los grupos parlamentarios, el Gobierno de la nación, los ministerios que estén implicados y la sociedad civil.

Quiero agradecerle a Pere Macias, presidente de la Comisión, a don Jesús Caicedo que preside la Mesa y a ustedes, miembros de la Mesa, la oportunidad que nos han brindado de estar hoy aquí y por supuesto darles las gracias por su atención. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Vamos a dar paso a portavoces. En este caso empezaremos por doña Paloma Rodríguez, del Grupo Socialista.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: Quiero darle la bienvenida, en nombre de mi grupo, y agradecerle esta exposición que nos ha hecho un poco somera, porque seguramente usted podría profundizar muchísimo más, pero sabemos que vamos un poco ajustados de tiempo.

Al hilo del tema de la conducción acompañada surgen muchísimas preguntas porque creo que hay muchísimos flecos que deberíamos ir regulando en caso de que este tema se aplique. Usted sabe que ya en 2011 el Gobierno socialista inició la elaboración de una propuesta sobre este tema y comenzó a estudiar las condiciones legales que habría que proponer.

Me interesa especialmente la primera parte de sus propuestas, es decir, ese certificado de seguridad vial en primaria, porque es cierto que los aprendizajes a edades más tempranas se consolidan mejor y son mucho más significativos para las personas, sobre todo para los jóvenes, y a nosotros nos interesa especialmente y nos preocupa sobre todo mejorar esas terribles cifras que tenemos de siniestros en personas jóvenes.

Pero al hilo de esto a mí se me plantean varias cuestiones. La primera sería cómo elegir a la persona acompañante, porque es cierto que se aprende practicando y son muy importantes no solamente las características en cuanto al carné de conducir que tenga la persona que acompaña, sino otra serie de características personales que tienen que ver con la templanza, con saber resolver una situación peligrosa, o con saber abordar un problema que puede surgir en la carretera, ya que además no llevaría un coche de doble dirección. Yo creo que el aprendizaje más significativo se produce sobre todo entre las personas jóvenes con grupos de iguales; es decir, las personas jóvenes tienen una ligazón emocional muy importante con sus pares, pero quizá sería un poco difícil encontrar personas que fuesen significativas para un joven o para una joven, que se brindaran a hacer esta conducción acompañada, con lo cual seguramente esta planificación de actuaciones recaería sobre personas de su familia. Esto puede conducirnos a que esa brecha generacional se abra más o incluso a la inversa, que debido a estos contactos en la conducción acompañada esa brecha se vaya haciendo menor y haya una mejor relación y una mayor complicidad entre los jóvenes y las personas de su familia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 5

Tengo varias preguntas concretas sobre el tema de la conducción acompañada. No sé si me va a poder responder ahora, pero en todo caso las lanzamos. Me pregunto, por ejemplo, a nivel de pólizas de seguros si esto supondría un encarecimiento grande, debido a que el riesgo quizá es mayor que en un vehículo de autoescuela que tiene una doble dirección. Me pregunto también si los coches tendrían que tener algún elemento identificativo. Sería interesante que tuvieran algún elemento que diera un poco más de seguridad a los vehículos en los que se va a producir la conducción acompañada. También si tendríamos que pensar en regular un poco las condiciones en que se efectúa, es decir, si es en todas las vías, si únicamente en vías secundarias o vías determinadas, si es en unos horarios determinados, por ejemplo, en horarios que no sean nocturnos, o incluso si va a depender de las condiciones climatológicas, que también influyen mucho en la seguridad en la conducción.

Y ya casi por último, por ir apurando, quisiera preguntarle otra cuestión que también me preocupa, que es de qué manera se podría controlar que esas horas de conducción acompañada se produzcan efectivamente, es decir, que sean reales, que esos jóvenes y esas jóvenes tengan esa posibilidad real de tener esas prácticas con una persona acompañante para mejorar su seguridad el día que cojan el volante en solitario, porque puede ocurrir que se adquiera el compromiso y que finalmente ese compromiso no se lleve a cabo. De alguna manera tendríamos que ver si hay alguna forma de regular ese tipo de controles. No quiero robarle más tiempo, le agradezco mucho si puede responder alguna de estas cuestiones, y muchas gracias de nuevo por estar aquí. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Por el Grupo Popular, doña Concha Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: En primer lugar, quiero saludar de nuevo a los gestores administrativos y darles la bienvenida a esta sede parlamentaria. Ya nos presentaron en su momento el estudio. A mí me sorprendió gratamente que un colectivo que, en principio, yo entendía que no tenía nada que ver con el campo de la seguridad vial hubiera sido capaz de acometer un estudio de esta envergadura. Usted lo ha hecho hoy de una forma demasiado sucinta, pero es un gran estudio que a todos los grupos se nos ha pasado. Algunas de las preguntas que mi compañera planteaba están ya resueltas porque, insisto, es un gran estudio que a mí me llamó la atención en su momento. Les felicito por la iniciativa y sobre todo por muchas de las frases que usted ha dicho, como que se trata de devolver a la sociedad algo de lo que nosotros tenemos. Me parece que eso es de una gran generosidad. Desde el primer momento que conocí el estudio me alineé con él, me puse a favor de él y creo que es importantísimo todo lo que ustedes han comentado. Al igual que para el Grupo Parlamentario Socialista, esto tampoco es nuevo para el Partido Popular, ya que desde el año 1993 el Partido Popular está hablando de este tema. Es un tema que está encima de la mesa pero es cierto que no lo hemos tocado, que todavía no se ha tocado, digamos, en serio.

Simplemente quiero reafirmar eso que usted ha comentado, que juventud e inexperiencia son dos elementos peligrosos; se juntan esas dos características y como consecuencia ahí están las estadísticas. Creo que ahí también estamos todos de acuerdo. Además, creo que esta sí que es, muchas veces lo decimos en esta Comisión, una política de Estado en la que todos vamos juntos y todos perseguimos el mismo objetivo, que es cero muertes y cero accidentes. En esa línea están ustedes —y se lo agradecemos— e insisto, estamos todos los grupos y por supuesto, está la acción del Gobierno, que tiene claro que tiene que ir por ahí, por lo cual la iniciativa es clara.

Ustedes ya han diseñado incluso cómo puede ser este modelo de conducción tutelada, donde hablan del tutor, que tiene que tener unas características claves, y también de las restricciones. Yo creo que hay dos elementos claves en este nuevo modelo, como bien señalaba la compañera del Partido Socialista. Hay que estudiar mucho, hay que analizar muchas cosas, pero eso ustedes ya lo han visto. El tutor tiene que tener, incluso la CNAE lo señala, unos años determinados de experiencia en la conducción, no haber perdido el permiso de conducir y acompañar al nuevo conductor por lo menos en unos 3.000 kilómetros. Esa es una sugerencia que hace la CNAE, ustedes hacen otras muchas más. Evidentemente, este conductor novel tiene que tener también unas restricciones. Como no me quiero alargar, le quiero decir que le agradezco ese compromiso de sumar que usted ha apuntado, le agradezco a usted y a toda la organización que usted representa ese compromiso de dar un paso adelante, que yo sé además que es algo que todos los grupos vamos a coger o ya hemos cogido con cariño. Creo que podemos trabajar todos juntos, despacio, porque este tipo de proyecto, esta iniciativa es novedosa en este país, pero me parece fundamental.

Usted ha hecho dos propuestas. Una era la adopción del certificado en seguridad vial, que me parece perfecto porque además va en la línea de la DGT; es decir, la Dirección General de Tráfico quiere mejorar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 6

la seguridad vial, que la educación en seguridad vial empiece en primaria, aunque sería importante que empezara en infantil. Creo que ahí también estaremos de acuerdo. Desde este grupo nos ofrecemos desde el primer momento a plantear dos proposiciones no de ley, que traeremos a esta Cámara para su debate, y creo que podemos hacer bastantes más acciones. Y lo del permiso gradual también.

Como ya el señor presidente me está reclamando que termine, quiero decirle que estamos a su entera disposición y que además trabajaremos para que sea de acuerdo con todos los grupos y la sociedad civil, que es lo que la sociedad civil nos está reclamando a los políticos. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Vamos a dar la palabra a don Fernando Santiago para que pueda contestar, también lo más brevemente posible.

El señor **PRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN Y DEL ILUSTRE COLEGIO DE GESTORES ADMINISTRATIVOS DE MADRID** (Santiago Ollero): Doña Paloma Rodríguez me ha hecho tal cantidad de preguntas que no sé si voy a ser capaz de responder a todas, entre otras cosas, porque algunas se las voy a tener que devolver porque no me corresponden a mí, sino que les corresponden a ustedes como legisladores. Es decir, son ustedes aquí quienes deben establecer cuáles son los requisitos. Nosotros somos sociedad civil, nosotros demandamos lo que creemos que es necesario y como técnicos, aconsejamos. No nos corresponde a nosotros establecer las normas; les corresponde a ustedes como legisladores. Pero he tomado nota de algunas cosas. Me ha hablado de costos de las compañías de seguros. Yo creo que el mayor costo es un accidentado, con independencia de los costos individuales. Económicamente hablando, la mayor lacra que tiene este país y que tienen todos los países son los muertos en accidente de tráfico. A eso no se le puede poner número, simplemente hay que reducirlos a cualquier precio y de cualquier forma. En cualquier caso, si yo fuera una compañía de seguros mercantil estaría encantada de que se tomaran medidas de este tipo porque en términos estrictamente económicos lo que más vale precisamente es eso, los costos de accidentes.

En cuanto a las placas y coches identificativos, como le decía, es una cuestión de legislación y sobre todo de hablarlo y de consensuarlo con los expertos, y entiendo que el mayor experto es la Dirección General de Tráfico, y su directora, María Seguí, que además es una gran experta en seguridad vial, seguro que tendría mucho que decirnos, más de lo que puede decir un humilde gestor administrativo en este caso. Lo que sí le puedo decir es que la conducción acompañada, como ha dicho doña Concha Bravo, debe ser con unas condiciones que sean restrictivas, muy restrictivas, que sean bajo la supervisión evidentemente de un adulto, un adulto responsable. Como mínimo, un adulto responsable será alguien que tenga todos los puntos del carné de conducir y que además lleve un número equis de años conduciendo. Les devuelvo ahí la pelota a los legisladores: son ustedes los que tienen que marcar ese número de años que debe tener ese acompañante. De lo que no cabe duda es de que va a suponer un acercamiento también entre la población joven y la población mayor. Además, no nos quedemos solamente en el apartado del vehículo; esta formación va a formar ciclistas, va a formar peatones, va a formar expertos en seguridad vial desde muy pequeños. Yo ponía en algunas de las reuniones el ejemplo del balón de fútbol cruzando la calle. El balón de fútbol cruzando la calle significa para el conductor del vehículo pisar el freno porque puede venir un niño detrás. También significa para el niño una señal de cuidado, porque el coche le puede atropellar, y para cualquier adulto que esté al lado, que esté atento para que no ocurra una desgracia. Es decir, se trata simplemente de formación desde la primaria, desde pequeño para que lo tengamos inoculado, como tenemos inoculada la democracia, como tenemos inoculado que no se debe fumar en ambientes públicos, etcétera, para dar ejemplo a los nuestros.

La forma en que se desarrolle yo creo que es cuestión, como ha sido o como tiene que seguir siendo, de hablar con las asociaciones, que hay muchas, sobre todo asociaciones de accidentados, que tienen mucho que decir aquí, de hablar con los expertos, de hablar con la Dirección General de Tráfico y luego, ustedes, que son a la postre quienes nos defienden a los ciudadanos en España legislando, deciden la forma que consideren que es mejor. En ese sentido irían los controles de las horas, etcétera. De todas formas, con mucho gusto y por escrito les mandaríamos unas notas mucho más extensas de acuerdo con nuestro informe.

Y a doña Concha Bravo, como realmente no me ha hecho muchas preguntas, todo lo contrario, lo que ha hecho ha sido felicitarnos, no tengo mucho que responderla. Como siempre, agradecerle el apoyo que da al proyecto, que además sé que lo hace de corazón, como lo hacen todos ustedes, pero permítanme que lo haga de forma un poquito más expresa para ella, porque siempre, desde el primer día, se ha mostrado de una forma apabullante a favor de este proyecto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 7

Simplemente quiero darles las gracias. Lo que queremos es avanzar, apoyar y sacar adelante lo que muchos otros llevan años haciendo, no estamos inventando nada nuevo. Simplemente ha llegado el momento o la sociedad está en condiciones de ser receptiva y de que vayamos adelante con ello porque lo importante ahora mismo es mejorar la seguridad y sobre todo ideas nuevas que reduzcan el número de accidentados en carretera, porque por mucha tecnología que pongamos, estamos llegando a los límites.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Gracias a usted, don Fernando Santiago, y también a las personas que le acompañan, en este caso a don Lorenzo Navarrete, profesor de la Universidad Complutense, y al resto de acompañantes. **(El señor vicepresidente, Martín González, ocupa la Presidencia).**

— **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE FOROVIAL (AVIÑÓ BOLINCHES), PARA EXPLICAR LA IMPORTANCIA DE LA ADECUACIÓN, A LOS ESTÁNDARES DE CALIDAD ACTUALES, DEL EQUIPAMIENTO DE LA RED DE CARRETERAS EN ARAS DE MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIÓ). (Número de expediente 219/000632).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Antes de dar la bienvenida y la palabra a doña Mercedes Aviñó, quiero comunicarles a todos los portavoces para que se lo transmitan a los señores diputados que, como vamos bien de tiempo y estaba previsto que las proposiciones no de ley se empezaran a debatir a las seis y media y yo creo que vamos a adelantar bastante el tiempo, creemos que las votaciones van a tener lugar en torno a las siete menos cuarto o siete de la tarde, para que lo tengan en cuenta.

Ahora le damos la palabra a doña Mercedes Aviñó, en representación de Forovial. Además, yo quiero felicitarla personalmente porque en estos momentos tan difíciles que estamos atravesando en España, juntar a 138 empresas que en el año 2012, creo recordar, han facturado más de 1.500 millones de euros, es de agradecer. Juntos y en unión es como podemos sacar este país adelante. Por lo tanto, doña Mercedes Aviñó, muchas gracias, bienvenida y el micrófono es suyo.

La señora **PRESIDENTA DE FOROVIAL** (Aviñó Bolinches): Quiero agradecer su invitación para presentar hoy nuestra federación y explicar la importancia de la adecuación a los estándares de calidad del equipamiento de la red de carreteras en aras de mejorar la seguridad vial. Durante mi presentación pasaremos una serie de fotografías y videos que pueden ilustrar un poco en qué consiste nuestra actividad y cuáles son nuestras peticiones. Divido la presentación en tres partes: quiénes somos, cuáles son nuestros objetivos y qué necesitamos. En la documentación que les hemos entregado hay una nota que queremos hacer oficial y al final de la exposición presentaré las conclusiones de la nota, que son nuestras peticiones concretas.

¿Quiénes somos? Forovial nace con la denominación de Foro de Equipamiento para la Seguridad Vial, y ha sido creado por empresas líderes y especialistas en equipamiento para la seguridad vial a través de sus asociaciones y se constituye, por tanto, como una federación. En su inicio, como ha dicho el vicepresidente, estaba compuesto por 138 empresas, que en 2012 llegaron a la facturación de 1.500 millones de euros, generando empleo para 11.000 trabajadores. Las asociaciones fundadoras son: Aetec, especialistas en señalización horizontal; Afasemetra, especialistas en señalización vertical; Anfalum, especialistas en iluminación; Anipar, especialistas en pantallas y dispositivos antirruído, y Simeprovi, especialistas en sistema metálicos de protección vial. Forovial se ha creado con el soporte de la Asociación Española de la Carretera, que creo que todos ustedes conocen, institución de reconocido prestigio a nivel nacional e internacional. Nuestro trabajo desde los años ochenta: todas las asociaciones empresariales han llevado a cabo una actividad incesante relativa a la elaboración de normas nacionales de producto y su adecuación a la normativa europea a través de los comités de normalización y certificación, tanto a nivel español, a nivel nacional, como europeo. Han asumido por sí mismos la responsabilidad de la divulgación de buenas prácticas a través de ediciones, artículos, participación en ferias especializadas, jornadas y talleres, y han asesorado de forma coordinada a usuarios y profesionales en aspectos relativos a normativas, fechas de obligatoriedad, soluciones a problemas no recogidos en las normas, compartiendo además el resultado de sus experiencias. El resultado de este trabajo es la veracidad de sus productos, de los productos y servicios que ofrecen sus empresas, y su colaboración para que la carretera sea una infraestructura segura.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 8

Nuestros objetivos los hemos agrupado en cinco. El primero es ser un interlocutor de referencia en materia de seguridad vial en España. Nuestras empresas conocen los límites y la eficacia del equipamiento viario. Sabemos que los conductores infravaloran su riesgo, más en estos momentos cuando los vehículos disponen de una magnífica tecnología y dispositivos de sistemas de seguridad. Recientemente, el 6 de junio, se ha aprobado una prolongación del PIVE, con ayuda para la renovación del parque de vehículos. Pero es que la carretera tiene tres actores: uno, los conductores —mucho se ha hecho en los últimos tiempos para mejorar su actitud—; otro, los vehículos y por último, la infraestructura. Si no es buena la confianza absoluta, tampoco lo es una confianza no soportada.

El segundo objetivo es trabajar para la mejora continua de la seguridad vial. Está relacionado con la calidad y con el nivel de servicio del equipamiento vial. Consideramos que se necesita una inversión mínima y sobre todo sostenida, y para ello es recomendable habilitar procedimientos técnico-económicos que permitan a los inversores en esta materia optimizar la relación coste-beneficio de las inversiones. Aquí queremos indicar que quizá es posible encontrar otro tipo de contratación que no sea la típica del suministro. A lo mejor aprovechando el impulso que se le quiere dar desde la Unión Europea a las concesiones, podamos encontrar un hueco que traslade todo nuestro riesgo y nuestra responsabilidad hacia el servicio al ciudadano. Creemos necesario disponer de un sistema de gestión de las infraestructuras viarias, basado en subsistemas, es decir, que no vaya todo englobado en únicos contratos sino que estén separados, uno de ellos relacionado con el equipamiento vial. Mantener los estándares de calidad en el equipamiento requiere presupuestos —insistimos— permanentes y también presupuestos para su inspección, no solamente, por supuesto, para su reposición. Las inspecciones periódicas creemos que son una herramienta esencial para la detección y prevención de peligros, y su resultado puede determinar la inversión necesaria para la conservación y actualización del patrimonio.

Como tercer objetivo, sensibilizar a todos los grupos de interés y a la sociedad acerca de la importancia del equipamiento vial como medio eficaz para asegurar la seguridad vial de las carreteras. Los ciudadanos desconocen la diferencia que hay entre un equipamiento bien y mal gestionado. Aceptan lo que hay sin poder valorar si sería mejor, si podría ser mejor. De hecho, en el 2012, como resultado de una encuesta de la Fundación CEA, Comisariado Europeo del Automóvil, entre sus asociados, el 89% de los encuestados ante una pregunta que se hacía, no ante una valoración que salía de ellos sino a una pregunta concreta de la encuesta, decían que la visibilidad nocturna de las señales, que es la básica, por ejemplo, era deficiente. Eso es algo que ellos sí pueden valorar; a lo mejor no pueden valorar si los sistemas de seguridad, de protección vial son adecuados o no, pero sí si pueden ver la señalización o no. Así que no deberíamos permitir que aquello en lo que los conductores confían como una guía acabe convirtiéndose en un peligro por viejo o inadecuado.

Velar por la calidad de los equipamientos viales, como vengo diciendo a lo largo de la exposición, concretamente es nuestro cuarto objetivo por su continua adecuación al progreso técnico, garantizando que estos cumplan siempre los estándares más exigentes de calidad, tanto nacionales como europeos, y sobre todo insistir en el obligado cumplimiento del marcador CE. Queremos ser una voz apreciada y valorada en los foros de normalización y certificación europeos y conseguir el reconocimiento de nuestra tecnología y, por tanto, el esfuerzo inversor de nuestras empresas. También promover el reconocimiento de la tecnología y de la normativa española en los países extracomunitarios, y de esta forma colaboraremos a difundir nuestra marca España. ¿Qué necesitamos? Pues lo que vengo diciendo a lo largo de la exposición: necesitamos inversión recurrente en mantenimiento y en reposición del equipamiento vial, que se lleve a cabo mediante sistemas de contratación que permitan asegurar su funcionamiento y su adecuación a la normativa. Constantemente encontramos confusión acerca del volumen de inversión que con el mismo epígrafe en los presupuestos del Estado se asigna a conservación de carreteras. Queremos resaltar que en ningún momento ha existido recurrencia planificada para la inversión en la reposición del equipamiento vial. Esta situación hace que nuestras empresas no puedan adaptar sus recursos ni sus costes ni sus proyectos de inversión, situación especialmente complicada ahora que ni siquiera pueden evaluar su participación como un porcentaje en la construcción de carreteras. Es cierto que el Ministerio de Fomento invierte de forma regular en contratos de conservación cuyo título es Conservación de asistencia técnica para la ejecución de diversas tareas de conservación y explotación de carreteras. Recientemente ha habido una noticia —creo que también con las medidas del pasado 6 de junio del Gobierno— hablando del volumen de inversión, otra vez en estos contratos que son buenísimos, pero que no incluye la reposición del equipamiento de manera programada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 9

La situación del estado de conservación del equipamiento de las carreteras sufre un deterioro extremo, como lo demuestra el reciente estudio de la Asociación Española de la Carretera, que de forma detallada demuestra que la señalización horizontal, vertical, balizamiento, protección de barreras, iluminación, es decir, el equipamiento completo —ellos añaden también los firmes, pero no forma parte de nuestra actividad—, deben ser puestos en correcto servicio. La falta de inversión en la reposición del equipamiento vial convierte a todos los tramos de carretera en tramos de riesgo y no hace falta recordar a esta Comisión el coste de las muertes por accidente de tráfico, que creo que está valorada en alrededor de 1,4 millones de euros. Solo quiero indicar que el mantenimiento del equipamiento vial es realmente una medida de bajo coste.

Por último, quiero recordarles que la voluntad de reforzar los equipamientos la encontramos en la declaración de principios reflejada en el real decreto del Ministerio de Fomento del 11 de marzo de 2011, sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado y también en las iniciativas, como ustedes bien saben, de los diferentes grupos políticos. En 2007 —nos hemos remontado hasta entonces—, la entonces Comisión no Permanente de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico aprobó la proposición no de ley para la reposición recurrente de señales de tráfico, presentada por el Grupo de Convergència i Unió. Recientemente, en el «Diario de Sesiones» del 19 de febrero podemos leer un interesante debate con resultado de unanimidad sobre la necesidad de inversión a propuesta del Grupo Popular en la que hablaba también de la necesidad de obtener fondos europeos. También el 29 de abril de este año 2014, el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia presenta la proposición no de ley sobre la necesidad de proveer un presupuesto de conservación de carreteras acorde con el valor patrimonial de la red viaria, haciendo referencia al deterioro del equipamiento también. Además, no es difícil encontrar tampoco propuestas de este tipo en los diferentes programas electorales.

En la actualidad nosotros creemos que tanto el sector público como el privado han tomado conciencia de una nueva cultura económica que requiere gestionar de forma sostenible. Nosotros creemos que el pacto social de la seguridad vial es más que evidente y se ha trabajado muchísimo sobre ello. La inversión permanente en este capítulo creemos que ni muchísimo menos es igual a derroche, es una pequeña cantidad y en cuanto al respeto medioambiental, que es el paraguas de la sostenibilidad, consideramos que es evidente a través del cumplimiento de las nuevas medidas ambientales de nuestras empresas.

Quedamos a su disposición, a disposición de los organismos involucrados para colaborar buscando soluciones que permitan inversiones sostenibles para el equipamiento vial, que sin duda colaborarán a mejorar la seguridad de los conductores que circulan por nuestras carreteras y a disminuir los accidentes.

Hasta aquí mi presentación y, como les decía al principio, les hemos incluido una nota con dos peticiones que se las voy a leer ahora, porque me han dicho que, si las leo, quedará de manera oficial. Es el final de la nota.

Existe una sensibilidad política y social referente al estado de las carreteras y a la necesidad de dotarlas de medios económicos necesarios para su conservación, garantizando los niveles de seguridad. Rogamos a la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible solicite al Ministerio de Fomento información detallada de las acciones que se están llevando a cabo o que se planee poner en marcha de forma inmediata para cumplimentar el mandato del Congreso de los Diputados del 19 de febrero actual en el cual se insta a realizar las acciones necesarias en el ámbito de la Comunidad Económica Europea para que se consiga una financiación específica para mejorar la seguridad vial en España.

Y también solicitamos que se apoyen las propuestas que los diferentes grupos parlamentarios puedan presentar encaminadas a mejorar y garantizar la eficiencia de equipamientos viarios en las carreteras españolas.

Nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Vamos a empezar con las intervenciones de los grupos. En primer lugar, tiene la palabra el señor Guillaumes, por CiU.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Bienvenida y gracias por su interesante intervención, precisamente porque ha tocado temas que no suelen tocar los demás comparecientes. Intentaré profundizar precisamente en ello.

Usted ha hablado de la falta de planificación en la renovación de las señales, pero hay algo más grave que eso, la falta de renovación muchas veces lo que refleja es que ha habido un cambio de realidad en la vía, y creo que Barcelona es un buen ejemplo de esto, con una recta inmensa y una señal de 50 kilómetros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 10

por hora. Y ahí simplemente lo que ha habido es que nadie se lo ha mirado. Eso es preocupante porque la gente siempre tenderá a no obedecer normas que no parecen lógicas, en algunos casos son prácticamente imposibles de cumplir. Intentar en determinados tramos de la Meridiana de Barcelona mantener 50 kilómetros por hora es que es simplemente imposible.

Entonces la cosa iría en este sentido, estamos hablando de verdad de un plan de reposición o estamos hablando de que quizá para que se cumplan las normas tendríamos que actualizar la señalización. No estoy diciendo que la gente pueda correr más, sino que seguramente lo que funciona es que haya pocas normas, pero que sean lógicas y que se puedan cumplir, y creo que esto es parte del problema, de hecho lo he hablado con profesionales de tránsito de la Guardia Civil y no se ven capaces de sancionar determinadas cosas. Y esto sería una segunda derivada de lo que usted ha expuesto que me gustaría que comentara.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Tiene la palabra el señor Guillén por el Grupo Socialista.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Quiero, en primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista agradecer la comparecencia de la señora Aviñó, bienvenida a esta Comisión de Seguridad Vial, en representación del Foro de Equipamiento para la Seguridad Vial, así como también quiero saludar a su acompañante.

Como usted sabe, la posición de nuestro grupo en materia de inversiones en carreteras, tanto en conservación como en explotación y también en equipamiento, ha sido crítica con el Gobierno. En esa Comisión a la que usted aludía de 19 de febrero ya dijimos claramente que las inversiones tanto en conservación como en explotación en los diferentes presupuestos había venido menguando, hasta decrecer aproximadamente en un 35%, yo tengo aquí las partidas presupuestarias desde 1.264 millones que se invertían en el año 2010 hasta 818 millones de inversión en los presupuestos del 2014, con lo cual es evidente que esta partida presupuestaria ha venido menguando. Y como consecuencia de ese recorte evidentemente el estado de nuestras carreteras ha venido empeorando día a día.

Nosotros somos conscientes, como grupo responsable que somos, independientemente de que ejerzamos la oposición, de que nos encontramos en una situación de crisis económica en la que ha habido una brutal caída de ingresos del Estado, pero lo que también decimos siempre es que en la responsabilidad de quien gobierna en cada momento está priorizar las necesidades que tienen los ciudadanos, y para nosotros una necesidad básica desde luego es que haya una inversión correcta en materia de explotación y en materia de conservación de nuestras carreteras, porque eso contribuye evidentemente a que haya una mayor seguridad para los conductores.

Nuestro grupo, como sabe usted también, aprobó esa proposición no de ley, que a iniciativa del Grupo Popular debatimos en esta Cámara, en la que se pretendía que se promoviese en las instituciones europeas la creación de una línea específica de financiación para seguridad vial y mejora de carreteras, pero es verdad que han pasado ya cuatro meses desde que aprobamos esa proposición no de ley y que el silencio del que el Gobierno ha hecho gala hasta este momento nos hace tener serias dudas sobre la propia capacidad que tiene de arrancar nuevos fondos para mejorar nuestra red viaria. Por lo tanto, coincidimos con ustedes en la preocupación que el sector tiene respecto al estado físico de nuestras infraestructuras, constatamos de nuevo que los presupuestos generales del Estado son cada vez más raquíticos en materia de conservación y explotación y lo que hacemos es aprovechar esta oportunidad para instar de nuevo al Gobierno a que actúe con rapidez, porque entendemos que cada euro que dejamos de invertir en conservación, en explotación y en equipamientos, a los que usted se refería, en nuestras carreteras, se va a multiplicar exponencialmente en el futuro.

Solo le voy a hacer una pregunta, si usted me la puede o me la quiere contestar, y es sencillamente si ustedes tienen calculada cual sería la asignación presupuestaria que necesitaríamos cada año para tener un mantenimiento adecuado en materia de carreteras y, sobre todo, si tienen ustedes calculadas las necesidades que en materia de equipamientos viarios sería necesario que los presupuestos generales del Estado contemplaran en cada anualidad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora por el Grupo Popular tiene la palabra el señor López.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 11

El señor **LÓPEZ VILABOA**: Desde el Grupo Popular también quería felicitar a la compareciente por la precisión y la aportación de datos, que además ha ido ilustrando con imágenes que de alguna manera nos han dado una idea también de qué elementos de carácter muy heterogéneo estábamos hablando. Y también quería felicitarla por lo clarificadora que ha sido su intervención en algunos aspectos, así como algunas reflexiones que nos pueden servir para enfocar actuaciones futuras que estén encaminadas a garantizar y mejorar la eficiencia de los equipamientos viarios en las carreteras españolas.

Lógicamente, el Foro de Equipamientos para la Seguridad Vial agrupa distintos colectivos empresariales sobre la materia de señalización horizontal, señalización vertical, iluminación, pantallas y dispositivos antirruídos, sistemas metálicos de protección vial, se está hablando de un total de 138 empresas y en este sentido defiende también unos legítimos intereses empresariales de este sector económico, pero desde criterios muy técnicos y muy profesionales, y por eso en la medida que lo expuesto trata de mejorar los equipamientos viarios que refuerzan la seguridad de todas las carreteras, en este sentido estamos mirando la misma dirección y como Comisión debemos seguir explorando y analizando, partiendo de esos criterios tan técnicos de los que he hablado anteriormente, qué es necesario para reforzar la seguridad mediante la señalización adecuada.

Por eso, pese a la paralización de algunas inversiones por la situación económica, pensamos que es importantísimo no descuidar la seguridad en las infraestructuras ya existentes. En este sentido quiero apuntar la reciente aprobación en Consejo de Ministros de 6 de junio de más de 120 millones para obras de conservación en varias carreteras de seis provincias —Murcia, Barcelona, Pontevedra, Teruel, Badajoz y Huesca—, todos aquí venimos de distintas provincias y todos estaremos pensando en el ámbito que mejor conocemos, en mi caso concreto la provincia de Burgos y todos pensamos en carreteras en las que son necesarias esa adecuada conservación y esa adecuada mejora en cuanto a la seguridad. También es previsible que la puesta en marcha y aplicación concreta del nuevo reglamento general de circulación haga necesario el cambio de algún tipo de señalización que ahora ya existe, y estoy pensando en el cambio de velocidad de algunas vías.

Por último, es importante tener un interlocutor de referencia. También es importante lo que se ha apuntado aquí, y es que en los presupuestos totales de las obras haya una separación, un desglose, lo que nos puede dar una idea realmente de qué va destinado a inversiones y también a esas inspecciones periódicas que aquí también se han apuntado, en la línea de lo que bien se nos señala en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, y aquí también es importante esa otra red de carreteras provinciales o autonómicas que en buena medida también gran parte de la accidentalidad se produce en esas vías secundarias.

Uno de los aspectos importantes que también se ha mencionado es la visibilidad nocturna de la señalización o la reposición constante del equipamiento. Por eso, por parte de nuestro grupo recogemos algunas de las reflexiones que aquí se han apuntado, ya lo vamos a defender con el énfasis necesario y lógicamente en coordinación con otras comisiones de este Congreso de los Diputados como puede ser la Comisión de Fomento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora para finalizar esta comparecencia tiene usted, señora Aviñó, cinco minutos y le contesta a los tres grupos que han intervenido.

La señora **PRESIDENTA DE FORO VIAL** (Aviñó Bolinches): Muchas gracias por sus intervenciones y por sus preguntas. Contestaré primero al portavoz de Convergència i Unió acerca sobre todo de la necesidad de adaptar la normativa. Nosotros consideramos que las normativas que hay ahora a nivel nacional del Ministerio de Fomento son suficientemente buenas, lo que no quiere decir que necesiten algún retoque y que constantemente requieran vigilancia y adaptaciones, pero creemos que con el tipo de contratos que planteamos, contratos especializados en equipamiento para su inspección y para su reposición, de esa inspección, de esa planificación y de esa reposición pueden salir perfectamente modificaciones a las normas, que es un buen sitio para encontrar esos problemas que pueden existir en la carretera.

Con respecto a la necesidad de inversión, quiero recalcar nuevamente la necesidad de que no aparezca todo en un mismo paquete como comentaba en la intervención el portavoz del Grupo Popular, porque es verdad que ahora mismo se han aprobado unas nuevas inversiones en materia de conservación, pero son los contratos de asistencia técnica los que garantizan la vialidad por nuestras carreteras, incluyen igualmente la vialidad invernal, la vigilancia de las carreteras y no tienen casi presupuesto para la reposición

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 12

del equipamiento ni muchísimo menos para la partida de los firmes, que es muchísimo más grande, o sea, que no hay que pensar en esos contratos para la reposición del equipamiento porque lo incluye mínimamente, casi lo que se rompe o es inadecuado por motivo de accidentes o de una forma extrema.

En cuanto a los importes, nosotros consideramos que una vez que se hayan puesto las carreteras a punto, que eso podrá evaluarse cuál es el importe, en un régimen de funcionamiento de reposición planificada podríamos estar hablando incluyendo todo el equipamiento de unos 5 millones al año por provincia, que serían un total de 250 millones de inversión anuales para todo el equipamiento que representamos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Muchas gracias, doña Mercedes. De nuevo queremos felicitarla por el trabajo que están realizando, que es importante. Tiene a la Comisión a su entera disposición, creo que es importante que pasaran ustedes por aquí, además viene usted muy bien acompañada, no han podido estar todos en la mesa, pero en nombre de toda la Comisión le agradecemos el esfuerzo que ha hecho de venir hasta aquí.

Hacemos un receso de tres minutos antes de pasar a las proposiciones no de ley. **(Pausa)**.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE DOTACIÓN DE UN FONDO ECONÓMICO DESTINADO A OFRECER CRÉDITOS A EMPRESARIOS AUTÓNOMOS Y EMPRESAS DE TRANSPORTE PARA FINANCIAR LA RENOVACIÓN DEL PARQUE DE AUTOBUSES O, EN SU CASO, LA INSTALACIÓN DE CINTURONES DE SEGURIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001898).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Comenzamos con las proposiciones no de ley. La primera proposición no de ley es sobre dotación de un fondo económico destinado a ofrecer créditos a empresarios autónomos y empresas de transporte para financiar la renovación del parque de autobuses o, en su caso, la instalación de cinturones de seguridad.

El autor es el Grupo Socialista y, por lo tanto, para su defensa le doy la palabra a doña Patricia Blanquer.

La señora **BLANQUER ALCARAZ**: Si bien, afortunadamente, la siniestralidad en autobuses se mantiene baja, cuando uno de estos vehículos sufre un accidente con víctimas, el cinturón de seguridad se presenta como un elemento esencial de seguridad y probablemente el que más contribuya a salvar vidas. De hecho, en los accidentes de autobús la retención del pasajero la hace el cinturón que evita que salgan disparados de manera violenta. En el accidente más reciente en Badajoz se pudo comprobar que los 13 supervivientes de las 18 personas que viajaban en el autobús llevaban puesto el cinturón de seguridad. Seguramente, este sistema de retención contribuyó a que no hubiera más fallecidos. Pero, a pesar de que cada vez es más evidente la conveniencia de la utilización de los cinturones en todo tipo de vehículos, según los últimos datos publicados por la Dirección General de Tráfico, correspondiente al parque automovilístico de autobuses a 31 de diciembre del 2012, el 71% de los autobuses que circulan por las carreteras fueron matriculados con anterioridad al 2007 y por ello no están obligados a la instalación de cinturones de seguridad, en virtud del Real Decreto 445/2006, los matriculados antes del 20 de octubre del 2007. Por tanto, hay más de 40.000 autobuses en circulación que no están obligados a tener instalado el cinturón de seguridad. Se trata de un número lo suficientemente alto como para que se adopten las medidas oportunas para corregir esta situación en pro de la seguridad vial.

Lo aconsejable sería que en un plazo razonable todos los vehículos contasen con estos sistemas de retención, pero hay dos motivos fundamentales que dificultan este objetivo, uno de carácter económico y otro de carácter jurídico, que justifican la presentación de esta proposición no de ley que el Grupo Socialista propone para su aprobación en esta Comisión. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Un motivo es de carácter económico, porque es incuestionable que la crisis económica no permite a muchas empresas de autocares renovar su parque móvil y de hecho el 47% de los autobuses en circulación tienen una antigüedad superior a diez años, un porcentaje 5 puntos superior al de los turismos, si tenemos en cuenta que el 43% de los turismos en circulación tienen más de diez años de antigüedad. A pesar de ello, para la renovación del parque de turismos sí se cuenta con un plan específico de ayudas para fomentar su renovación y, en cambio, no se tiene uno específico para fomentar la renovación de autobuses a pesar de ser un medio de transporte colectivo. Esta cuestión gana relevancia si tenemos en cuenta que en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 13

último documento de la Dirección General de Tráfico sobre siniestralidad vial se afirma que la antigüedad del vehículo es un factor concurrente que incrementa el riesgo de morir o resultar herido grave tras un accidente.

Por otro lado, las dificultades coyunturales del momento tampoco han permitido a todos los propietarios de autobuses instalar cinturones de seguridad, ya que estos deben contar con un sistema de anclaje específico homologado y con garantías que supone un coste muy alto. Se requeriría, por tanto, de un plan en la línea marcada por el Plan VIVE Autobuses 2009-2010, un plan que incentivó la sustitución de autobuses con más de diez años de antigüedad por otros nuevos, más seguros, menos contaminantes y más accesibles. Y con este plan se permitió la renovación de 1.307 vehículos en 2010 con una inversión en créditos blandos de 256 millones de euros.

En este sentido, desde el Grupo Socialista proponemos que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a abrir líneas de crédito dirigidas a empresarios autónomos y empresas de transporte para financiar la renovación del parque o en su caso la instalación de cinturones de seguridad tanto en microbuses como autobuses y autocares destinados al transporte urbano o interurbano de corto y largo recorrido, de transporte regular o discrecional y turístico, para que, en un plazo máximo de dos años, todos los vehículos dedicados al transporte de viajeros los lleven instalados.

El segundo motivo es jurídico. Según el anteproyecto del real decreto por el que se modifica el reglamento general de circulación aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en su artículo 117 se especifica que la obligación de utilizar los cinturones de seguridad no será exigible en los vehículos que no los tengan instalados. Si la legislación no obliga a instalar el cinturón de seguridad, es difícil evitar que continúen circulando autobuses sin este sistema de retención. Para evitarlo proponemos que el nuevo reglamento de circulación establezca como obligatorio que todos los autobuses lleven instalados cinturones de seguridad, sea cual sea su fecha de matriculación, estableciendo un periodo transitorio de dos años para que puedan adecuar sus sistemas de seguridad.

Atendiendo a las razones enunciadas, esperamos que esta proposición no de ley sea aprobada por la Comisión. Se han presentado una serie de enmiendas, una por el Grupo de Convergència i Unió y dos por el Grupo Popular. Admitiremos la incorporación que nos sugiere el Grupo de Convergència y vamos a intentar hacer una transaccional con el Grupo Popular para que en aras del consenso esta Comisión pueda aprobar esta proposición no de ley que es interesante y que merece ser aprobada.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora vamos a pasar a las enmiendas. Hay dos. Una del Grupo CiU y otra del Grupo Parlamentario Popular. Para la defensa de la enmienda de CiU tiene la palabra el señor Guillaumes.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Nosotros desde el inicio hemos visto con buenos ojos la proposición no de ley del Grupo Socialista y nuestra voluntad siempre ha sido mejorarla. Efectivamente, todos hemos vivido las escenas absurdas donde un niño en un coche turismo está obligado a mil medidas de seguridad lógicas y razonables y, en cambio, cuando sube en un autobús parece que todo esto no existe y prácticamente aquello sea un patio de recreo.

Entendemos que la lógica de la propuesta socialista es absolutamente clara, es minimalista, tampoco nadie puede decir que implique un gran coste y lo que hemos hecho simplemente es intentar concretarla un poco.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra doña Águeda Fumero.

La señora **FUMERO ROQUE**: Entendemos que la sensibilidad y compromiso de mejorar la seguridad vial en nuestro país ha perseguido, y así debe seguir siendo, el mayor consenso en las propuestas que se debaten en esta Comisión. Y con ese espíritu el Grupo Parlamentario Popular ha presentado dos enmiendas a la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista y que, tal y como ha dicho la señora Blanquer, estamos tratando de negociar para poder llegar a un acuerdo y presentar una enmienda transaccional.

El grupo proponente insta, por un lado, al Gobierno a abrir líneas de crédito dirigidas a empresarios autónomos y a empresas de transporte para financiar la renovación del parque o, en su caso, la instalación de cinturones de seguridad en microbuses y autocares. Hay que decir y debemos destacar que el Gobierno está haciendo esfuerzos importantes para mejorar el acceso a la financiación de las empresas, en particular de las pymes y de los autónomos, a través de diferentes mecanismos e iniciativas. Hay que recordar que son ellos los que conforman el 90% del tejido empresarial en nuestro país.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 14

Les mencionaré algunos datos de interés que viene bien recordar. En el 2012 el Instituto de Crédito Oficial concedió préstamos por importe de 27.532 millones de euros y en 2013 se ha aumentado sustancialmente la actividad del ICO. Hay que recordar también la gestión de pagos y aportación de 6.387 millones de euros al fondo para la financiación de pago a proveedores. ¿Por qué recordamos todo esto? Porque, como bien decía la portavoz del Grupo Socialista, uno de los inconvenientes obviamente es la situación económica por la que atraviesa este país.

En ese sentido, en el último Consejo de Ministros celebrado el pasado 6 de junio se aprobó el Plan de medidas para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, que movilizará más de 11.000 millones de euros. Dicha estrategia la conforman cuarenta medidas que ayudarán sin duda a la consolidación de la recuperación económica y a la mejora de la competitividad, aumentando la financiación de la economía productiva, mejorando la financiación de las empresas al tiempo que respeta el medio ambiente. Entre estas cuarenta medidas hay que destacar una de ellas, que es precisamente la que el Grupo Socialista está instando al Gobierno a llevar a cabo y es el plan de renovación de flotas de vehículos pesados, el denominado PIMA Transporte. Está dotado con 405 millones de euros y cofinanciado por el Banco Europeo de Inversiones y por entidades privadas, lo que permitirá la sustitución de 2.500 vehículos pesados de la flota profesional de mercancías y también de pasajeros por otros más eficientes y seguros.

El Grupo Parlamentario Popular está convencido de que este nuevo Plan PIMA Transporte va a tener una buena acogida, una buena acogida como la han tenido las cinco convocatorias del plan PIVE o las tres del PIMA Aire para sustituir turismos y vehículos comerciales antiguos, porque es cierto que la mayor parte de la flota de vehículos en España superan los diez años de antigüedad por otros vehículos más eficientes, por otros vehículos también más seguros. El PIMA Transporte generará un crecimiento de la producción estimado en 200 millones de euros, una reducción del consumo de combustibles y de las emisiones de CO₂. Si nos centramos en instar a la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en aquellos autobuses matriculados con anterioridad al 2007, que es cuando se establece por parte de la Unión Europea la reglamentación para establecer su obligatoriedad, hay que tener en cuenta que técnicamente no es tarea fácil, es muy difícil y en muchos casos además llega a ser imposible la instalación de cinturones de seguridad en estructuras que no fueron diseñadas para soportar los esfuerzos que supone el anclaje de los cinturones que deberán estar obviamente homologados. Entendemos que en muchos casos el importante esfuerzo económico que puede suponer para los empresarios los haga optar por la renovación de la flota. Por eso el esfuerzo del Gobierno en aprobar este plan de renovación para las flotas de vehículos pesados con una partida de 405 millones de euros.

En el segundo punto de la proposición no de ley, que se menciona el reglamento de circulación, hay que decir que, como saben y ya se ha manifestado por parte del Ministerio del Interior, se está revisando, hay un borrador que posiblemente se conozca próximamente y hay varios aspectos que se están estudiando. Se habla en la proposición no de ley de limitar la velocidad de aquellos autobuses, autocares que les está permitido que lleven pasajeros de pie y que no estén convenientemente sentados, y se está valorando la posibilidad de regular también y limitar la velocidad con respecto a los que llevan solamente pasajeros sentados.

Termino diciendo que estoy convencida, nuestro grupo está convencido de que llegaremos a un acuerdo, tanto con el grupo que propone esta proposición no de ley como también con CiU, que ha presentado una enmienda, porque al final yo creo que todos compartimos el deseo de mejorar la seguridad vial en nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Debo entender que van a intentar llegar a una transacción; por tanto, antes de proceder a las votaciones, les ruego la hagan llegar a la Mesa.

— RELATIVA AL DESARROLLO DE AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002016).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al cuarto punto del orden del día, proposición no de ley relativa al desarrollo de auditorías de seguridad vial en la Red de Carreteras del Estado, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y la va a defender en su nombre doña Ascensión Carreño.

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: El Grupo Popular presenta una proposición no de ley relativa al desarrollo de auditorías de seguridad vial en la Red de Carreteras del Estado con el objetivo principal de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 15

comprobar la seguridad de las características de diseño, de proyectos, de infraestructuras viarias que están aplicadas a las diferentes fases desde el anteproyecto a la explotación en su fase inicial por parte de auditores.

Uno de los procedimientos que sirven como análisis estratégico comparativo de la repercusión de una nueva carretera o de la modificación sustancial de una carretera ya existente sobre la seguridad de la red de carreteras son las auditorías de seguridad, que tienen como objetivo identificar las deficiencias y omisiones de la actuación que puedan comprometer la seguridad de la circulación y poder adoptar las medidas viables y potencialmente eficientes que las eliminen o palién sus posibles consecuencias. Para su realización se deben contar con expertos independientes, con la competencia y requisitos establecidos necesarios que permita realizar las supervisiones de una manera eficaz. El Grupo Popular considera que se debe continuar ampliando el sistema de gestión de la seguridad vial, mejorándose permanentemente y adaptándose a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viales, con el objeto de orientar la actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechamiento de los recursos disponibles. En este sentido las administraciones tienen que disponer de los mecanismos adecuados para participar en la gestión de la seguridad vial de las carreteras a través de auditorías de seguridad durante la fase de diseño y mediante inspecciones periódicas, sistemas y auditorías acordes con los procedimientos contemplados en la directiva 2008/96 de la Comunidad Europea y del Consejo, del día 19 de noviembre, que permite analizar y hacer un seguimiento de la accidentalidad periódicamente y también identificar problemas o carencias de seguridad concretos, así como también definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura.

Además de la directiva 2008, existe el Real Decreto 345/2011, del 11 de marzo, la orden ministerial donde en dichas disposiciones se regula no solo en qué consisten y cuándo deben aplicarse, sino que también se establecen las pautas que deben seguirse para llevarlas a cabo, la titulación y experiencia necesaria junto con el programa de formación específica que debe seguirse, así como las condiciones y también los requisitos para poder tener el certificado de aptitud para ser auditor y mantenerlo vigente.

Nuestra intención es que el Gobierno continúe llevando a cabo auditorías de las actuaciones que las requieran siguiendo las directrices establecidas en tales disposiciones, todas las actuaciones de creación de infraestructura o modificaciones sustanciales de las ya existentes que formen parte de la red transeuropea, si bien la intención sería ir implantándolas progresivamente a la totalidad de la red cuando las posibilidades presupuestarias lo vayan permitiendo de forma coherente con los planteamientos sobre la materia de las autoridades en materia de seguridad vial de los países de nuestro entorno.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tenemos un turno para los portavoces. No hay enmiendas. Por tanto, en primer lugar, el portavoz de Convergència i Unió, señor Guillaumes, tiene la palabra.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Nos parece muy razonable la iniciativa y me gustaría subrayar que, a diferencia de otras proposiciones no de ley que presenta el grupo del Gobierno, esta es bastante concreta, lo cual siempre se agradece porque a veces pueden ser brindis al sol, de manera que la votaremos con la mayor de las convicciones.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Sicilia.

El señor **SICILIA ALFÉREZ**: Señora Carreño, ya le anuncio que mi grupo va a votar a favor, es algo que resulta evidente, aunque creemos que algo más se le podía pedir al Gobierno, en lugar de que el grupo que lo sustenta le pida que haga algo que ya está haciendo, porque —le leo textualmente— eso es lo que vamos a votar, es lo que ustedes han pedido: instar al Gobierno a que continúe realizando auditorías de seguridad vial en la red de carreteras. Esto recuerda un poco, señora Carreño, permítame, la argumentación que ustedes utilizan cuando mi grupo u otros de la oposición presentamos alguna propuesta en la que le pedimos al Gobierno que haga algo y ustedes justifican su negativa diciendo que el Gobierno ya lo está haciendo. Por esa misma regla de tres, ¿qué sentido tiene que ustedes presenten algo que ya está haciendo el Gobierno? Si es por aquello de tener que rellenar el cupo que tiene su grupo para debatir PNL, muy bien, pero, insisto, no le vemos ningún tipo de lógica pedirle al Gobierno que haga algo que ya se está haciendo y que además ustedes mismos insisten que la ley le obliga a que lo haga.

Puestos a esto, señora Carreño, sería bueno no solo que esta Comisión que depende del Ministerio del Interior le pidiera al Ministerio de Fomento que haga la auditoría, sino que nos diera cuenta de la misma, porque no conocemos esos estudios y sería conveniente que nos dijeran cuál es el estado en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 16

que se encuentran nuestras carreteras, compareciendo en esta Comisión o en la de Fomento para explicar ciertamente cuál es el estado de las mismas, los puntos negros, aquellos puntos que necesitan una intervención más urgente, y que no solo se lo diga a este Parlamento, sino que también se lo diga, por ejemplo, a la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España, porque le leo textualmente unas declaraciones de su presidente, el señor Villaescusa. Dice: Ya nos gustaría poder conocer esa información. No recibimos ningún dato sobre el estado real de las carreteras ni sobre los informes previos a las actuaciones en las mismas. Esto lo dice el presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España. Por tanto, claro que hay que hacer esos estudios, pero también hay que dar cuenta de los mismos, explicarlos en esta Cámara y también a los sectores que están implicados. Puestos a hablar de estudios, dado que el ministerio no los da a conocer, ciertamente no solo hay que llevarlos a cabo, hay que actuar en las carreteras, porque está muy bien pedir informes, pero el Ministerio de Fomento, en lo que a conservación y explotación de carreteras se refiere, en los presupuestos ha ido reduciendo las partidas año tras año. En el último presupuesto de gestión socialista, que fue el del año 2011, se destinaba a conservación y explotación de carreteras 1.078.000 euros. Lo que se destina ahora en el presupuesto 2014 son 818.000 euros. Esa es la apuesta del Ministerio de Fomento del Gobierno del PP por la conservación y explotación. Por tanto, hacer los estudios, faltaría más; que se dé cuenta de los mismos, es lo que debe de hacer el Gobierno, en este Parlamento y a las asociaciones y aquellos agentes que están implicados, y tomar cuenta de esos estudios para arreglar aquello que está mal.

La Asociación Española de Carreteras, en un estudio que ha hecho —entiendo que debe de hacerlo, puesto que el Ministerio de Fomento no da a conocer lo suyo—, dice que entre 2011 y 2013 los déficits en conservación se han incrementado en un 20% en la red del Estado y un 10% en la autonómica. El estado de los pavimentos acumula un 24% del déficit total; hay que reponer 330.000 señales; es necesario repintar las marcas viales de 52.000 kilómetros de carreteras; las barreras metálicas vuelven al suspenso; el balizamiento se deteriora; en cuanto a la iluminación, el 82% de las luminarias registran rangos inadecuados de iluminación, y casi un 40% de ellas, menos desde el año 2012. Esta asociación habla de que sería necesaria una inversión de al menos 6.200 millones de euros para poder poner al día un poco nuestras carreteras.

Para concluir, señora Carreño, señores del Grupo Popular que presentan esta proposición no de ley, vamos a votar que sí, que se hagan los estudios, pero que se dé cuenta al Parlamento, que se dé cuenta a las asociaciones que están interesadas y que de las conclusiones de los mismos se deriven las actuaciones correspondientes para conservar y mejorar la red de carreteras de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 5.º, proposición no de ley sobre el fomento de las pinturas a base de agua en el marcado de las líneas de seguridad de tráfico de las carreteras, cuyo autor es el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió. **(El señor Guillaumes i Ràfols pide la palabra)**. Para su defensa tiene la palabra el señor Guillaumes.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Es por una cuestión de orden, señor presidente. El diputado titular, señor Jané, me ha comunicado que le interesaría mucho defender personalmente esta PNL y, dada su ausencia por tener que estar en otra Comisión, solicita que la pasemos al final.

El señor **PRESIDENTE**: Si los señores portavoces no tienen inconveniente, veríamos antes la que figura en el punto 7.º, si están las diputadas o diputados implicados, que son el señor Corcuera, que está, y la señora Susinos, que también está. Respecto a la que figura en el punto 6.º estamos a la espera también de que llegue el portavoz del Grupo de La Izquierda Plural. Por tanto, si les parece bien a las señoras y señores diputados, vamos a dejar pendiente el punto 5.º, apelando a que el señor Guillaumes se comunique rápidamente con el señor Jané, y vamos a sustanciar el punto 7.º del orden del día. **(Asentimiento)**.

— SOBRE PROVISIÓN DE UN NÚMERO SUFICIENTE DE PUESTOS DE TRABAJO FUNCIONARIALES DE EXAMINADOR DEL CARNET DE CONDUCIR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002804).

El señor **PRESIDENTE**: Proposición no de ley sobre provisión del número suficiente de puestos de trabajo funcionariales de examinador del carné de conducir, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista, y para defenderla tiene la palabra su portavoz, el señor Corcuera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 17

El señor **CORCUERA PLAZA**: Como saben, la restricción en las convocatorias de plazas de funcionarios en los últimos años ha generado un déficit, una falta de examinadores en algunas jefaturas de Tráfico en algunas provincias, que ha provocado que en algunos lugares haya que esperar demasiados días para que los alumnos que quieren obtener el permiso de conducir se puedan examinar. Hace tan solo unas semanas tuvimos la tramitación en este Parlamento y luego en el Senado de la reforma de la Ley de Seguridad Vial. Como también sabrán y recordarán, en esa tramitación en el Senado se introduce vía enmienda la reforma del sistema de recuperación de puntos. Se introduce pero no se acaba de introducir, porque hay unas enmiendas del Grupo Popular en el Senado para hacer esta modificación de calado y posteriormente el mismo Grupo Parlamentario Popular se retracta y son anuladas estas enmiendas, y, por lo tanto, una reforma que se iba a hacer finalmente no se acaba haciendo. No parecía que tuviera mucho sentido, dada la trascendencia de estos cursos, que la reforma se realizara vía enmienda en el Senado, sin posibilidad de debate alguno en el Congreso, pues había la voluntad del Gobierno de aprobarlo, de reformar el sistema, pero ante la presión del sector, ante la presión del resto de grupos políticos y ante la presión sobre todo de la propia ciudadanía, decidieron paralizar esta reforma.

Era una reforma que como recordarán tenía dos elementos muy importantes que a nuestro juicio eran además nefastos para la seguridad vial. Aparte del examen que había que pasar en la propia academia para recuperar los puntos, había un examen adicional en la DGT, con lo que no aseguraba la recuperación de esos puntos, ya que después de haber pagado el curso y después de haber pasado el examen en la academia o en la autoescuela correspondientes, el interesado tenía que realizar un segundo examen ante la DGT para poder recuperar estos puntos y tenía que volver a pagar una nueva tasa, por lo tanto, como pueden ver, un absoluto descalabro. También vía enmienda en el Senado se quiso hacer, y de hecho se hizo, la trasposición de la Directiva de transmisión de datos transfronterizos para las sanciones, directiva que ha sido declarada nula por el Tribunal Europeo. Son, pues, dos enmiendas en el Senado que el Tribunal Constitucional ya ha declarado que podrían de alguna forma ser ilegales, porque impiden la posibilidad al Congreso de debatir estas materias. El propio Grupo Popular se retracta de una de ellas y, en cuanto a la otra, la directiva que se ha traspuesto acaba siendo anulada por el Tribunal Europeo.

¿Por qué cito la tramitación de esta ley? Porque es un ejemplo más de cómo la DGT hace las cosas. Como consecuencia de todas estas enmiendas que se quieren incorporar y que luego se anulan —se quiere cambiar el sistema de los cursos de recuperación de puntos, luego no se cambia—, se generó una sensación o, mejor dicho, se dejó entrever la posibilidad de que este déficit de examinadores que en estos momentos tiene la DGT podría solucionarse por la vía de privatizar los cursos, de privatizar la presencia de los examinadores, es decir, que quienes imparten la formación pudieran a la vez hacer también de examinadores, algo que en el pasado la DGT, la Dirección General de Tráfico, siempre ha rechazado y siempre ha defendido todo lo contrario. No nos parece razonable —y se ha defendido creo que por parte de todos los grupos parlamentarios y sobre todo por personal de la DGT en los diferentes tiempos— que quienes se encargan de la formación puedan además examinar a los futuros conductores. Así lo hemos transmitido en numerosos viajes que se han hecho al extranjero, tanto por parte de los propios parlamentarios, como por parte del personal de la DGT, como asesoramiento a países de Hispanoamérica, en que sí sucede así, que las autoescuelas que forman a los conductores luego les hacen el examen de conducir, con todos los riesgos que eso puede tener. Pero además, si así se hiciera, estamos intentando eliminar el carácter público que tiene el examinador, que tiene el funcionario que depende de la DGT y que son los que realizan los exámenes.

Quiero creer que esto no fue más que un rumor, quiero creer que la preocupación que nos hacen llegar los colectivos, las asociaciones de examinadores es una preocupación sin fundamento. Quiero creer que la actual DGT defiende y mantiene la titularidad pública de los examinadores y la diferenciación de la formación y lo que tiene que ver con la prueba de examen. Siendo así estoy convencido que el Grupo Parlamentario Popular no va a tener ningún problema en votar esta proposición no de ley, que de hecho lo único que pide es la definición o la fijación de la posición del Grupo Popular con respecto a esta preocupación de la asociación de examinadores que nos hizo llegar a nosotros. También hay que decir que es un colectivo que nos ha demandado en numerosas ocasiones que se les mejoren sus condiciones de trabajo. Nos han hecho llegar reivindicaciones en temas de seguridad también. Como saben ustedes, de tanto en tanto pero sigue pasando con bastante asiduidad, hay denuncias de examinadores de que han sido agredidos o incluso amenazados por alumnos que no aceptan de buen grado que se les haya suspendido. La seguridad de los examinadores es una asignatura pendiente, como también la forma en que estos examinadores realizan su trabajo. Nos hacen llegar que en muchos lugares, en muchas jefaturas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 18

en las cuales están realizando los exámenes de conducir prácticos, ni tan siquiera tienen un lugar al que ir a hacer sus necesidades cuando están realizando los exámenes y tienen que buscarse el bar o la cafetería más cercana, algo que no parece razonable, que ni tan siquiera tengan cubiertos los requisitos más básicos. Es lo que queríamos poner sobre la mesa con esta proposición no de ley, la preocupación del colectivo por sus condiciones de trabajo, también por su seguridad, pero sobre todo la preocupación porque el examen para la obtención del permiso de conducir pudiera ser privatizado. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la intervención de los grupos. Señor Guillaumes, del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Deseo expresar nuestro acuerdo. Nos parece algo absolutamente razonable y, salvo que el Grupo del Gobierno argumente algún tipo de dificultad que a nosotros no se nos haya ocurrido, daríamos apoyo a la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña María Jesús Susinos.

La señora **SUSINOS TARRERO**: Me corresponde fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular y quiero comenzar mi intervención diciendo que desde la Dirección General de Tráfico se viene prestando con absoluta normalidad el servicio de exámenes para la obtención del permiso de conducción, se viene prestando con absoluta normalidad en todo el territorio nacional. Es más, España se encuentra entre los países de la Unión Europea con menor distancia entre convocatorias. En algunos países este plazo supera los dos meses e incluso alcanza los seis, plazo que incluso desde el punto de vista didáctico es razonable para que el aspirante a conductor pueda perfeccionar su aprendizaje.

Señor Corcuera, como usted sabrá, las convocatorias a examen se realizan de oficio y siempre atendiendo a la capacidad disponible y el plazo normalizado de citación no suele exceder de un mes, llegando a ser inferior en la mayoría de las provincias. Es cierto que en algunas provincias y en algunos meses pero de forma puntual se ha sobrepasado la capacidad y, señorías, para estos casos y en esas provincias con carencia de examinadores, vuelvo a reiterar, de forma puntual, se ha reforzado el servicio y se ha reforzado con examinadores itinerantes, así como mediante la atribución temporal de funciones y comisiones de servicio con examinadores de otras provincias. Además de esto y para reforzar la capacidad de examen, desde la Dirección General de Tráfico se ha procedido a la convocatoria y a la realización en la actualidad de un curso de formación de examinadores entre los funcionarios de su plantilla.

Señor Corcuera, nos llama mucho la atención que en la exposición de motivos de la proposición no de ley que hoy estamos debatiendo hagan referencia a que en el año 2007 ya existía el problema de la carencia de suficientes examinadores. Ustedes dicen que la problemática no es nueva y permítame que le diga que no entiendo cómo ustedes que estaban en el Gobierno en aquel momento no la solucionaron, y además en un contexto económico mucho más favorable que el actual: cinco años de Gobierno socialista para adoptar las medidas oportunas y no lo hicieron. Por ello, desde el Grupo Parlamentario Popular no vamos a apoyar su proposición no de ley, porque les vuelvo a reiterar que España se encuentra entre los países de la Unión Europea con menor distancia entre convocatorias y porque desde la Dirección General de Tráfico se viene prestando con normalidad —repito, con normalidad— en todo el territorio nacional el servicio de exámenes para la obtención del permiso de conducción. **(Aplausos)**.

— SOBRE FOMENTO DE LAS PINTURAS A BASE DE AGUA EN EL MERCADO DE LAS LÍNEAS DE SEGURIDAD DE TRÁFICO DE LAS CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/002119).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a ver ya el punto 5.º del orden del día, proposición no de ley sobre fomento de las pinturas a base de agua en el mercado de líneas de seguridad de tráfico de las carreteras, del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió. Para su defensa tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, señorías, hoy Convergència i Unió introduce un elemento novedoso en esta Comisión de Seguridad Vial, pero importante, la relación que las políticas de seguridad vial pueden tener con un objetivo compartido por todos, el de la defensa del medio ambiente, el objetivo de todos los poderes públicos y desde una óptica transversal de caminar juntos hacia esa estrategia 2020

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 19

que tiene como una de sus prioridades la lucha contra el cambio climático, la reducción significativa de las emisiones con el fin de impedir la degradación del medio ambiente.

Esta misma semana ha tenido lugar en México la II Cumbre Mundial de Legisladores, en la que he tenido el honor de representar a este Congreso de los Diputados, y en esa cumbre se dirijan políticas compartidas a favor de la lucha contra el cambio climático y de evitar todos los efectos y a cómo todas las áreas sectoriales deben converger para buscar ese objetivo común de reducir los gases de efecto invernadero, de reducir la contaminación en nuestras carreteras, de mejorar, en definitiva, la calidad de vida de todos. Esta proposición no de ley va en ese sentido. Decía al inicio que involucrar, relacionar seguridad vial con políticas favorables al medio ambiente puede parecer un hecho novedoso, pero en Cataluña tenemos buenos ejemplos de ello. Pondré, señor presidente, dos ejemplos concretos. La Conselleria de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, dirigida por honorable conseller Santiago Vila, ha sido pionera en algo que la directora general Assumpta Farran conoce muy bien y la suya ha sido una de las direcciones que más ha impulsado una política dirigida a que, en determinados supuestos, ante situaciones atmosféricas con anticiclones que dificultan la dispersión del aire, debe modificarse la velocidad permitida a los vehículos y debe reducirse la velocidad máxima en determinados accesos al área metropolitana de Barcelona. Esta reducción de la velocidad debe hacerse no por razones de seguridad vial sino por razones de contaminación atmosférica, que en determinados días, en determinadas semanas hacen aconsejable ligar seguridad vial con medio ambiente. La Generalitat de Catalunya también ha creado carriles específicos en determinadas autopistas de acceso al área metropolitana de Barcelona que son utilizados solo por aquellos coches con tres o más pasajeros, para facilitar que haya menos vehículos en nuestras carreteras. Todo va encaminado a ese objetivo común de buscar medidas que favorezcan la estrategia global 2020 a favor de la lucha contra el cambio climático.

Hoy planteamos otra medida específica y es que intentemos promocionar el fomento de las pinturas a base de agua, que son pinturas sin disolventes y que generan un efecto mucho más favorable para el medio ambiente. Las pinturas con disolvente tienen lo que se denominan compuestos orgánicos volátiles. Son sustancias químicas que incorporan unos elementos que incluso provocan ese fuerte olor tras realizar el pintado de una carretera o de un edificio. Eso es contaminante y en la señalización vial tenemos que fomentar materiales que eviten ese efecto nocivo para el medio ambiente y nocivo para la salud. Por eso pedimos que se impulse esa utilización de las pinturas con base de agua, sin disolventes, como se hace en Suecia, en Estados Unidos o en Australia. Pedimos que se fomente aquello que ya es una realidad en las pinturas que se utilizan, por ejemplo, para señalizar nuestros aeropuertos. De ahí que hoy Convergència i Unió plantee esta proposición no de ley, consciente de la necesidad del impulso de esos productos que contribuyen a esa menor contaminación, que tienen esas ventajas adicionales en ese objetivo compartido en las políticas internacionales para luchar contra el cambio climático. En nuestra iniciativa instamos al Gobierno a impulsar una mayor utilización de las pinturas a base de agua en la señalización de las líneas de seguridad de tráfico de las carreteras, competencias en este caso del Ministerio de Fomento, y que se haga una previa evaluación de las ventajas que este sistema puede comportar, de acuerdo también con la experiencia acumulada en otros países que han potenciado su uso.

Ese es el texto que planteamos. Sabemos que el grupo mayoritario en esta Cámara —sin el cual nada puede aprobarse, con lo cual es mejor intentar ver siempre con la mejor de las predisposiciones aquello que plantea— nos ha planteado una enmienda de sustitución, en la que se pide que el Congreso inste al Gobierno a impulsar una mayor utilización de pinturas sin disolventes en las marcas viales de las carreteras de su competencia. Ya adelanto, señor presidente, para ahorrarnos trámites en esta Comisión de hoy, que vamos a aceptar esta enmienda que nos plantea el Grupo Parlamentario Popular, porque en definitiva las pinturas con base de agua son pinturas sin disolventes. Es objetivo compartido y celebramos en este caso que el grupo mayoritario nos haya planteado esta enmienda de sustitución. Nos gustaba más nuestro texto original, pero en aras del pragmatismo y para que pueda ser aprobada hoy en esta Cámara, esperamos que por unanimidad, ya adelanto que aceptaremos la enmienda de sustitución que nos plantea el grupo mayoritario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané, como siempre, tan bien documentado en sus citas. Ahora vamos a darle la palabra a don Jesús Caicedo, que actúa como portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que tiene presentada una enmienda.

El señor **CAICEDO BERNABÉ**: Hablaba de la enmienda, pero en estos momentos yo no tengo vuestra enmienda, no me ha llegado a mí. **(El señor Jané i Guasch: La enmienda es del Grupo Popular)**. La

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 20

que aceptan es la enmienda nuestra. **(El señor Jané i Guasch: Sí)**. Pues en nombre del Grupo Popular, en el momento que esa enmienda se acepta, evidentemente nosotros vamos a apoyar la enmienda, no cabe duda. Como le decía anteriormente, aceptando esa modificación en el sentido de que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a impulsar una mayor utilización de pinturas sin disolventes en las marcas viales de las carreteras de su competencia, una vez explicada la justificación, aprobaremos la PNL. **(El señor Jané i Guasch: Muchas gracias)**.

El señor **PRESIDENTE**: En el turno de intervenciones, por el Grupo Socialista, la señora Sumelzo tiene la palabra.

La señora **SUMELZO JORDÁN**: Empiezo mi intervención diciendo que compartimos el propósito del grupo proponente y que si ellos aceptan la enmienda, nosotros la votaremos favorablemente. Respecto de la proposición no de ley relativa al fomento de las pinturas a base de agua en el mercado de las líneas de seguridad de tráfico de las carreteras que hoy nos presentan en esta Comisión, compartimos, como decía, el propósito y no podría ser de otra manera puesto que ya en nuestro proyecto político, en las conclusiones que presentamos en nuestra conferencia política en noviembre pasado, consideramos que la protección medioambiental es la garantía del progreso seguro de las sociedades. España, nuestro país, es muy vulnerable a los efectos del cambio climático, cuyos principales problemas ambientales seguro se verán agravados en el futuro si no vamos tomando medidas al respecto, y sabemos que los efectos del cambio climático se harán sentir sobre el medio natural y sus recursos pero también sobre nuestra salud. En el aspecto medioambiental, desde el Partido Socialista incidimos en el concepto de responsabilidad ambiental ciudadana mediante la educación ambiental en todos los planes educativos y campañas de sensibilización y formación ciudadana, de forma que sean respetados aquellos elementos y recursos necesarios para la vida y las personas individualmente y en la sociedad. Creemos de esta manera necesario, y está en nuestro ideario, cambiar la tradicional visión de la normativa ecológica hacia una ecología normativa, esto es, incorporar la sostenibilidad como principio vector al conjunto de las políticas públicas.

Somos conocedores de que en el año 2013 la Tierra ha superado las 400 partículas por millón de CO₂ en la atmósfera. Hace muchos años que en nuestro planeta no se registraban concentraciones de CO₂ semejantes. Si esto lo unimos a la emisión de compuestos orgánicos volátiles, cuyas sustancias están incorporadas a las pinturas que se utilizan habitualmente en la labor de señalización de carreteras, sin duda aceleraremos el efecto invernadero. Por todo esto y dado que está en nuestras políticas de modelo de crecimiento y de desarrollo sostenible, compartimos la iniciativa y consideramos adecuado que se inste al Gobierno a impulsar una mayor utilización de pinturas a base de agua en la señalización de las líneas de seguridad de tráfico de las carreteras de su competencia, previa evaluación de las ventajas que este sistema pueda comportar y de acuerdo con la experiencia de otros países que han potenciado su uso. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de pasar a la última proposición no de ley que nos queda por sustanciar, querría anunciar a los portavoces que podríamos fijar la votación a las seis y diez, que me parece más razonable. Señor Corcuera, pregunto si podemos avanzar la votación a las seis y diez, para que puedan ustedes ir llamando. **(Asentimiento)**.

También quiero anunciar a las señoras y señores miembros de la Comisión que mañana a las doce se va a proceder al otorgamiento de la Medalla de la Asociación Española de la Carretera a esta Comisión, en un acto que va a tener lugar en el Colegio de Ingenieros de Caminos, de la calle Almagro, 42. Sé que han sido invitados los miembros de la Comisión, pero quisiera reiterar, en nombre de la propia entidad Asociación Española de la Carretera, la invitación a este acto, que es un mérito de todos ustedes y, por tanto, creo que vale la pena que los que puedan estén presentes.

Igualmente les comunico —sé que tienen ustedes la información— que mañana tienen lugar las jornadas políticas europeas de movilidad, organizadas por la Dirección General de Tráfico, que desde las 9 de la mañana tienen lugar en el Auditorio Rafael del Pino, y en las cuales, entre otras autoridades, voy a proceder a hacer la sesión de apertura. Están ustedes invitados a los distintos actos que tienen lugar con motivo de estas jornadas europeas. Repito, les invito a todos ustedes en nombre de estas organizaciones a participar en representación de la Comisión en estos actos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 21

— **SOBRE LA REDUCCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN EL ÁMBITO LABORAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/002557).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 6.º del orden del día, proposición no de ley sobre la reducción de los accidentes de tráfico en el ámbito laboral, cuyo autor es el Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. Para su defensa tiene la palabra don Ricardo Sixto.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Son dos datos los que nos han impulsado a presentar esta proposición no de ley, que durante 2012 se produjeron 52.400 accidentes que causaron 180 fallecimientos, relacionados con accidentes considerados directamente laborales o *in itinere* hacia el trabajo, y que frente a ese elevado número el 50% de las empresas consideran un riesgo moderado los accidentes laborales. Estos dos elementos son los que nos llevan a presentar esta proposición no de ley para concienciar y poner de relieve la problemática del tráfico en la empresa, en el trabajo. No es una cuestión que nos preocupe solamente a nosotros. Se han desarrollado diversos trabajos por parte de administraciones públicas. Desde el año 2007 el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo viene desarrollando análisis descriptivos de accidentes de trabajo que a su vez son accidentes de tráfico; incluso para la propia Dirección General de Tráfico, en su informe Estrategias de seguridad vial 2011-2020, aparece como una prioridad mejorar la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo o con una serie de objetivos claros como lograr una intervención activa de las empresas en los accidentes *in itinere* y mejorar el conocimiento, mayor capacitación y habilidades de los conductores profesionales, bajar un 30% los fallecidos por accidentes *in itinere* e introducir la seguridad vial como un elemento clave de la responsabilidad social corporativa de las empresas. Son estrategias y voluntades por parte de la Dirección General de Tráfico que compartimos absolutamente todos los miembros de la Comisión, y en esta línea es en la que desde mi grupo parlamentario hemos presentado esta proposición no de ley.

Las propuestas que hacemos a la Comisión —si no tengo yo mal entendido no nos han formulado enmiendas; espero que eso signifique que se puede llegar a un acuerdo sobre el texto— son para incentivar a las empresas en la formación de sus trabajadores en materia de seguridad vial. Es una cuestión que además cuenta con un apoyo sindical clarísimo en la línea de lo que dispone la guía ISO3900 sobre seguridad vial. También planteamos la necesidad de que a través de subvenciones a las empresas se prioricen los elementos de seguridad a la hora de la renovación de la flota de los vehículos. Hemos debatido esta tarde otra proposición no de ley, del Grupo Socialista, también en esta línea. Planteamos que se potencie la figura del experto en seguridad vial en las empresas, sobre todo en las que tengan que ver directamente con el transporte por carretera, transporte de viajeros por carretera y demás, o que tengan una importante incidencia en el traslado de sus trabajadores mediante vehículos privados, y en ese sentido la figura del experto en seguridad vial de las empresas serviría para contrarrestar ese 50% de empresas que piensan que tienen un riesgo moderado o poco probable de tener accidentes de tráfico en su devenir habitual. También planteamos modificaciones normativas que incorporen la siniestralidad vial laboral dentro de la protección de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y que se potencien los cursos de conducción segura para profesionales. En definitiva se trata de una serie de medidas que tienden a incidir en una dinámica que preocupa a la Dirección General de Tráfico, que preocupa a las administraciones públicas, pero que desgraciadamente no preocupa suficientemente a las empresas, y de lo que se trata precisamente es de que ese elevado número de accidentes y de víctimas mortales en el trabajo o yendo hacia el trabajo se reduzca de forma considerable. Esta es nuestra intención y por eso hemos presentado esta proposición no de ley que esperamos tenga el apoyo de los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se ha presentado ninguna enmienda, pero hay turnos de intervención de los grupos. En primer lugar, señor Jané, portavoz de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Desde Convergència i Unió queremos felicitar al Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural por esta proposición no de ley que hoy trae a la Comisión de Seguridad Vial. Esta felicitación tiene un efecto expansivo que va más allá de esta legislatura y se dirige a las conclusiones que en esta misma Comisión de Seguridad Vial se alcanzaron en la anterior legislatura en todo aquello relativo a los accidentes *in itinere*, medidas para fomentar la reducción de esos accidentes, que forman parte evidentemente también de las medidas en el ámbito de la seguridad vial.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 22

Quería aprovechar para felicitar el trabajo realizado en este ámbito en esa legislatura, de manera muy especial a don Enrique Arnaldo como letrado de esta Comisión, que nos ayudó muchísimo a todos los portavoces a la hora de elaborar un documento final de conclusiones que fue muy útil. Entre las conclusiones de ese documento, señor Sixto, iban algunas de las que hoy apunta del Grupo de La Izquierda Plural en su proposición no de ley. Por tanto, más allá de la literalidad de cada uno de los puntos, compartimos totalmente la finalidad que persigue. Solo para poner un ejemplo, señor presidente, llegamos a tal grado de concreción que incluso se llegó a examinar de qué forma en ocasiones, en estaciones de ferrocarril —y usted, señor presidente, es un buen conocedor de esta realidad ferroviaria—, abrir un acceso a la estación desde la parte trasera de la misma —no donde está la fachada principal, porque quizá la parte trasera es la que da a un polígono industrial—, solo abriendo esa puerta, muchísimos trabajadores que se desplazaban en coche podían hacerlo en ferrocarril, y eso era también trabajar para la economía sostenible, para la reducción del tráfico en nuestras carreteras, era reducir los accidentes *in itinere*. He querido poner este ejemplo que puede parecer un poco desviado, pero no lo es, porque son medidas en ocasiones muy fáciles de implementar y que tienen una gran utilidad en el fomento del transporte público y en todas estas medidas a favor de la reducción de los accidentes *in itinere*, que son una realidad muy importante.

Quiero aprovechar, señor presidente, para felicitar a todos los ponentes que estuvieron en esa legislatura, y como ahora solo veo al señor Corcuera, del Grupo Socialista, que participó muy activamente en aquellos trabajos, quiero hacer extensiva esa felicitación a todos los ponentes y en este caso al señor Corcuera, que también coordinó las conclusiones a las que se llegó en aquel momento. Gracias al Grupo de La Izquierda Plural por esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pradas.

El señor **PRADAS TORRES**: Efectivamente, he estado repasando, puesto que no formé parte de esta Comisión en la anterior legislatura, entre otras cosas porque no formaba parte de esa legislatura, y he visto que ha habido diez sesiones concretamente encargadas de estudiar esta materia, yo he contado hasta 24 comparecencias. (**Rumores**). Y yo mandaré una idea al Presidente y es que cuando se inicia, todavía estamos a tiempo, cuando se inicia una legislatura nueva...

El señor **PRESIDENTE**: Yo ruego que guarden silencio diez minutos y luego podemos hablar ya del Mundial de Fútbol tranquilamente. Señor Pradas, tiene la palabra.

El señor **PRADAS TORRES**: Daba como idea que las comisiones cuando inician sus trabajos pudieran disponer de las conclusiones de esas comparecencias habidas de 2008 a 2011.

Efectivamente, compartimos con el Grupo proponente esta preocupación. En aquellas sesiones se puso de manifiesto que el 40% de los fallecidos en accidentes de trabajo no se producían en los andamios ni en el interior de una mina, si no en la carretera en el tiempo de trabajo. De ellos, un 31% se dedicaban al transporte profesional y casi un 70% eran trabajadores ordinarios de las empresas. Sin embargo, no es esa la percepción social; aunque hayamos avanzado, la cultura de la prevención sigue encerrada más bien dentro del centro de trabajo. Nos hemos ocupado de poner a los trabajadores gafas, botas de seguridad, les hemos comprado arneses, pero parece que cuando se trata de la carretera es más bien una responsabilidad no de la empresa, sino de la Dirección General de Tráfico o de las administraciones encargadas del mantenimiento de las carreteras. Es necesario, por tanto, que las empresas tomen mayor conciencia aun para superar ese 50% del que hablaba el compañero en su exposición de motivos.

Tal vez algo que ayudara a esa toma de conciencia sería la obligatoriedad de realizar por parte de las empresas planes de seguridad vial, extender esa obligatoriedad. También las aseguradoras tienen mucho que decir, condicionando entre otras cosas los precios de sus pólizas a la existencia de medidas preventivas adecuadas. Muchas veces las aseguradoras se lavan las manos porque saben que de los daños se van a hacer cargo las mutuas al tratarse de accidentes laborales.

Como decía al principio de mi intervención, en la anterior legislatura ya se dieron pasos en este camino de la prevención, algunos se han citado ya. En el seno de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud se firmó un convenio en marzo de 2009 en materia de sistemas de información, se puso en marcha un plan nacional en materia de prevención de riesgos que iba desde el ámbito escolar a la universidad, se hicieron guías de buenas prácticas, se aprobó incluso un sistema *bonus* para empresas de menos siniestralidad contemplado en el Real Decreto 404/2010 y se aprobó una estrategia de seguridad vial que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 23

por cierto en el año 2015 deberíamos evaluar, deberíamos ver cómo va la evolución de esas medidas que se han ido adoptando.

Termino, señorías. Mi grupo entiende que cualquier actuación en materia de prevención de accidentes de trabajo relacionados con el tráfico quedaría incompleta si no la enmarcamos también dentro del concepto de movilidad sostenible, ese apellido que tiene nuestra Comisión y que algunas veces se nos olvida. Sin un cambio en la forma de desplazamiento —y aquí se ha puesto algún ejemplo— de los trabajadores difícilmente vamos a conseguir disminuir las tasas de siniestralidad.

Hemos hablado de empresas, de trabajadores, de mutuas, de compañías de seguros, de autoridades laborales, de la DGT, pero hay que hablar también de las comunidades autónomas, que tienen competencia precisamente en materia de movilidad sostenible. El Partido Socialista está impulsando ya en Andalucía, fruto de un acuerdo precisamente entre el grupo proponente y el Grupo Socialista, una ley de movilidad sostenible que contemplará, entre otras, medidas consistentes en beneficios fiscales para las empresas y trabajadores por asistir al trabajo en medios sostenibles, medidas para favorecer el transporte público, la bicicleta, bancos de suelo público para aparcamientos, medidas de flexibilización en los horarios de los trabajadores, planes de movilidad de la empresa y en otros ámbitos. En definitiva, una serie de medidas que creemos que son fundamentales para minorar este tipo de accidentes. Aun creyendo que esta PNL va en el buen camino, pienso que podía haber sido más ambiciosa precisamente en el terreno de la movilidad sostenible. De todos modos, vamos a apoyar esta proposición porque lógicamente las medidas que se proponen también pueden ser muy positivas.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Cobos.

La señora **COBOS TRALLERO**: El Grupo Parlamentario Popular votará en contra de esta proposición no de ley porque, aunque somos conscientes de la importancia de la materia sobre la que versa, creemos que ya se está trabajando en ello. Y por eso lo que tenemos que pedir es que se siga trabajando para concienciar a los ciudadanos, a la sociedad, a las empresas de la importancia de la seguridad vial en todos los ámbitos, incluida la empresa. Como he dicho, se está trabajando en ello; de hecho, la Dirección General de Tráfico, como ha dicho el señor Sixto, en su estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 contempla, entre otros temas, la seguridad vial en la empresa como un área de actuación, la creación del portal web de seguridad vial y la elaboración de un plan tipo de seguridad vial en la empresa como herramienta de apoyo a los planes de la empresa en materia de seguridad vial. En este sentido, por ejemplo, se están llevando a cabo reuniones provinciales a cargo del jefe provincial de Tráfico y a nivel nacional a través de jornadas para hacer partícipes a los directivos y a los empresarios de la necesidad de contar con este tipo de planes preventivos ya que se les informa de las cifras de siniestralidad vial, sabiendo que el 63% de los fallecimientos son de 8 de la mañana a 8 de la tarde y que el 66% de los fallecimientos son de lunes a viernes entre los meses de septiembre y junio. Es decir, que se está trabajando para que la seguridad vial laboral esté presente en los planes de movilidad y prevención de riesgos laborales en la empresa.

Por otro lado, el grupo proponente habla de modificar la normativa para incorporar la siniestralidad vial laboral dentro de la protección de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y una vez más en el Grupo Parlamentario Popular creemos que no es necesaria tal modificación porque la normativa de seguridad vial ya se encuentra vinculada en la actual normativa de prevención de riesgos laborales. De hecho, son varios los artículos de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales, que recogen esta materia y de los que se extrae que las condiciones de trabajo que derivan de la conducción de un vehículo mientras se realiza una actividad por cuenta de una empresa se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la norma de prevención de riesgos laborales.

Otra manifestación es la que ustedes mencionan en su proposición no de ley, concretamente en el punto tres. Dicho anexo menciona la seguridad vial como materia que debe ser conocida por los técnicos de prevención de riesgos laborales. O, por ejemplo, el artículo 4 de la Ley 42/97, ordenadora de la Inspección de Trabajo y de la Seguridad Social, que habla del ámbito de actuación de la inspección y dice literalmente: los vehículos y los medios de transporte en general en los que se preste trabajo. En este sentido también hay que decir que la Inspección de Trabajo y Seguridad Social ya está actuando a través de una campaña sobre riesgos derivados de la seguridad vial, cuyo objetivo principal es verificar el modo en que las empresas gestionan los riesgos para la seguridad y la salud a los que están expuestos los conductores y apoyarlas en la tarea de mejorar la prevención de los accidentes de circulación que sufren

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 24

los trabajadores durante su jornada de trabajo, con ocasión o como consecuencia de su trabajo. Es decir, que no solo se centra en las empresas de transporte, sino en todas aquellas en las que se hace uso de él.

En cuanto a incentivar a las empresas, se está llevando a cabo con medidas como la establecida en el Real Decreto 404/2010, artículo 2, que establece entre los distintos requisitos que pueden reunir las empresas para obtener reducción en las cotizaciones por contingencias profesionales la existencia de planes de movilidad vial en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes in itinere. O el Plan PIVE y el Plan de renovación de la flota de vehículos comerciales pesados, cuyos principales beneficiarios son profesionales autónomos o empresas, y que afecta también a la seguridad y a la salud en el trabajo.

Por tanto, señorías, termino como he empezado, diciendo que el Grupo Parlamentario Popular votará en contra de esta proposición no de ley porque consideramos que ya se está trabajando y que lo que tenemos que hacer es seguir insistiendo para que la seguridad vial sea una prioridad en las empresas y así reducir los accidentes de trabajo en el ámbito laboral.

El señor **PRESIDENTE**: Habiéndose sustanciado ya todas las proposiciones no de ley, si los señores portavoces dan su aquiescencia vamos a proceder a las votaciones.

Empezamos por el punto 3.º, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre dotación de un fondo económico destinado a ofrecer créditos a empresarios autónomos y empresas de transporte para financiar la renovación del parque de autobuses o, en su caso, la instalación de cinturones de seguridad. Se ha incorporado una transaccional del Grupo de (Convergencia i Unió). Leemos como queda. La leerá la señora secretaria, que, como es de Girona, será precisa y rápida en la lectura, con un ligero acento. **(Risas)**.

La señora **SECRETARIA** (Veray Cama): El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: punto 1, abrir líneas de crédito dirigidas a empresarios autónomos y empresas de transporte para financiar la renovación del parque o, en su caso, la instalación de cinturones de seguridad, tanto en microbuses como en autobuses y autocares destinados al transporte urbano o interurbano de corto y largo recorrido, de transporte regular o discrecional y turístico para que, en un plazo máximo de dos años, todos los vehículos dedicados al transporte de viajeros los lleven instalados y, punto 2, que el nuevo reglamento de circulación establezca como obligatorio que todos los autobuses lleven instalados cinturones de seguridad, garantizando la estabilidad de los asientos y la homologación de los sistemas de anclaje, sea cual sea su fecha de matriculación, estableciendo un periodo transitorio de dos años para que puedan adecuar sus sistemas de seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 4.º, proposición no de ley relativa al desarrollo de auditorías de seguridad vial en la Red de carreteras del Estado. Es del Grupo Parlamentario Popular y se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 38; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Punto 5.º, proposición no de ley sobre el fomento de las pinturas a base de agua en el marcado de las líneas de seguridad de tráfico en las carreteras. Es del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, con la inclusión de la enmienda aceptada por el amigo Caicedo.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 6.º, proposición no de ley sobre la reducción de los accidentes de tráfico en el ámbito laboral. Es del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural y se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 591

11 de junio de 2014

Pág. 25

Finalmente, punto 7.º, proposición no de ley sobre provisión de un número suficiente de puestos de trabajo funcionariales de examinador del carné de conducir. Es del Grupo Parlamentario Socialista y también se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Se levanta la sesión.

Eran las seis y quince minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-591