



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

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 681

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

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

Sesión núm. 23

celebrada el miércoles 29 de octubre de 2014

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Proposiciones no de ley:	
— Relativa a la reducción de tarifas en las autopistas para las motocicletas. Presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 161/002879)	2
— Sobre refuerzo del carácter público en materia de exámenes para la obtención del permiso de conducir. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/002645)	6
— Sobre la siniestralidad en los pasos de peatones y medidas para reducirla. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001121)	10
— Sobre la seguridad de la carretera N-260 y especialmente la de motoristas en la Collada de Toses. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002644)	12
— Relativa a impulsar medidas contra el fraude en los cuentakilómetros de los automóviles. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/002900)	16
— Relativa a la necesidad de mejorar la formación en seguridad vial de nuestros mayores. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003097)	19
— Relativa a la revisión de la señalización. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003111)	22

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 2

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— RELATIVA A LA REDUCCIÓN DE TARIFAS EN LAS AUTOPISTAS PARA LAS MOTOCICLETAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 161/002879).

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, vamos a iniciar la sesión, dedicada al debate y votación de proposiciones no de ley. Hay dos grupos parlamentarios, el de UPyD y el de La Izquierda Plural, que nos han solicitado una reordenación de los puntos del orden del día, de manera que si ustedes no tienen inconveniente se vería en primer lugar el punto 4.º, es decir, la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, en segundo lugar se vería el punto 3º, que es la proposición no de ley de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, y luego ya seguiríamos el orden normal de las distintas proposiciones. ¿Los señores portavoces están de acuerdo en este cambio? (**Asentimiento**).

Tiene la palabra en primer lugar el portavoz de UPyD, señor Cantó, para defender la proposición no de ley relativa a la reducción de tarifas en las autopistas para las motocicletas. Señor Cantó, tiene la palabra.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Muchísimas gracias a todos los grupos por haber permitido este cambio en el orden del día de hoy.

Es obvio, y lo hemos dicho en repetidas ocasiones en esta Comisión, que se ha hecho un buen trabajo y que hemos conseguido bajar sensiblemente la siniestralidad en nuestras carreteras. El carné por puntos y distintas campañas de sensibilización son sin duda los responsables de esta buena noticia, pero aún así no llegamos a estar todavía al nivel de algunos países de nuestro entorno, nos queda mucho trabajo. Ya hemos dicho desde Unión Progreso y Democracia en esta misma Comisión, y en Pleno también, que el siguiente reto era obviamente trabajar en las infraestructuras, pero hay otras cosas en las que se puede trabajar y una de ellas es la que queremos discutir hoy aquí. El tipo de vía, cuando hablábamos de siniestralidad lo decíamos, es factor determinante relacionándolo con la siniestralidad; son las vías convencionales las que la padecen en mucha mayor proporción, se computaron 898 fallecimientos en el año 2013 mientras que en autovías y autopistas es mucho menor, 52. El número de accidentes de motocicletas en vías convencionales fue tres veces mayor que en las vías de alta capacidad; mientras la mortalidad debido a los siniestros descendió, como decía, en los turismos un 18% en el año 2013 y en el caso de las furgonetas se registró un descenso de 26 fallecidos menos que en 2012, sin embargo la mortalidad de los usuarios de las motocicletas aumentó. Esto nos preocupa y por eso traemos aquí esta proposición no de ley.

Hay cada vez más españoles que usan estas motocicletas, habitualmente no solamente porque les gusta, sino en muchas ocasiones para acceder a las ciudades y evitar los atascos, atascos que a su vez cuestan una ingente cantidad de dinero a las empresas españolas, se calcula que en torno a 5.000 millones de euros podrían ahorrarse con la implementación de políticas adecuadas destinadas a mitigarlos. Reducir la tarifa de las motocicletas en las autopistas, que es la medida que nosotros proponemos hoy aquí, es una ayuda que mitigaría sensiblemente los problemas de siniestralidad y las congestiones de tráfico, pero no únicamente ya que según el Plan de Calidad del Aire 2012 las motocicletas, y hablo de la Comunidad de Madrid, emiten menos del 12% de las emisiones totales de óxido de nitrógeno y dióxido de nitrógeno, mientras que los vehículos más pesados son responsables casi del 85% de estas emisiones, por lo tanto si facilitamos el uso de estas motocicletas, el impacto ambiental también será muy importante, y además nos parece adecuado que se haga a través de este tipo de incentivos.

Los peajes de las autopistas, señorías, están divididos en vehículos pesados y vehículos ligeros, esta última categoría abarca muchas cosas, abarca desde microbuses y furgonetas hasta motocicletas, sin distinguir la grandísima diferencia que existe entre los mismos, a pesar de que el número de personas que pueden viajar en turismos y microbuses sea muy superior al de los que viajan en motocicletas, distinción que sin embargo sí se hace en muchos países de nuestro entorno. Tal y como figura en el artículo 51.1 de la Constitución española, los poderes públicos garantizarán la defensa de los consumidores y usuarios...

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Cantó.

Señores diputados, esta sala tiene una acústica fatal, yo les ruego que intenten hablar lo menos posible porque es que si no se lo ponemos difícil a su compañero o compañera que esté interviniendo.

Señor Cantó.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 3

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Gracias, señor presidente, porque el compañero además lleva media boca dormida por el dentista y esto hace que se me complique mucho más la cosa.

Repito. Los poderes públicos deben garantizar la defensa de los consumidores y usuarios, protegiendo mediante procedimientos eficaces la seguridad, la salud y los legítimos intereses económicos de los mismos. Las tarifas de las autopistas tienen el propósito de financiarlas, mantenerlas, operarlas y mejorarlas, y teniendo en cuenta que la capacidad de carga tanto de personas como de materiales es mucho menor en las motocicletas, el impacto en el pavimento de estas también es muy inferior al que tienen otros vehículos, con lo que las tarifas deberían contemplar estos factores con objeto de conseguir un peaje justo que refleje las características de estos vehículos menos contaminantes y que erosionan menos el firme. Por eso Unión Progreso y Democracia presenta en esta Comisión una proposición no de ley en la que pide al Gobierno que cree una división dentro del grupo tarifario de vehículos ligeros de las autopistas que contemple la distinción entre vehículos de cuatro ruedas y motocicletas y, en segundo lugar, implementar una reducción de tarifa para el uso de las autopistas en el subgrupo de vehículos ligeros en el que esté incorporada la motocicleta.

A estas horas hemos recibido una transaccional del Grupo Popular que no hemos terminado de negociar todavía. Si logramos convencerles para que incluyan algunas cosas, que parece que todavía no están demasiado dispuestos, presentaremos a todos los grupos y a la Mesa esa transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Cantó y deseamos que le sea leve su corrección bucal, que no vocal.

Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular a esta proposición no de ley y para defenderla tiene la palabra la diputada María Jesús Susinos.

La señora **SUSINOS TARRERO**: Señorías, al Grupo Parlamentario Popular, como al resto de grupos de esta Cámara, nos preocupa la siniestralidad en las carreteras; de hecho, todas las actuaciones que se están llevando a cabo en los últimos años van encaminadas a combatir dicha siniestralidad y a avanzar en la prevención de accidentes de tráfico. Son muchas las medidas adoptadas y muy importantes, medidas cuya aplicación están dando resultados muy positivos. Señorías, en los últimos años la tasa de siniestralidad en las carreteras se está viendo reducida de manera muy notable, la cifra de fallecidos en 2013 fue menor a la de 1960, cuando hubo 1.300 muertos, primer año del que se tienen estadísticas, y tenemos que tener en cuenta que el escenario de movilidad es completamente diferente, mientras en 1960 había 1 millón de vehículos y 2,2 millones de conductores, en el 2013 el parque automovilístico ascendía a 31 millones de vehículos y 26 millones de conductores.

Estamos de acuerdo, como ha indicado el señor Cantó, en que el tipo de vía es un factor determinante en relación con la siniestralidad y en que son las carreteras convencionales las vías donde ocurren el mayor número de accidentes de tráfico, pero a pesar de ello en 2013 fallecieron en estas vías 898 personas, lo que supuso un descenso del 12% respecto al 2012. La iniciativa del señor Cantó insta a reducir las tarifas de las autopistas para las motocicletas. Como él mismo ha indicado en su intervención, las tarifas que se aplican a las motocicletas en las autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado son las correspondientes al grupo ligeros, en el que además de las motocicletas también están incluidos los vehículos de cuatro ruedas sin doble neumático en ninguno de sus ejes. El Gobierno ya está trabajando en esta línea y este Gobierno no se va a relajar y va a seguir trabajando en reducir los ratios de siniestralidad tanto en vehículos como en motocicletas y en las consecuencias de dichos accidentes. Saben ustedes, señorías, que por un lado se trabaja para que los usuarios de motocicletas tengan una mayor concienciación en materia de seguridad vial y por otro lado este Gobierno, y en concreto la Dirección General de Tráfico, está trabajando con todos los sectores para invertir la tendencia al alza del número de fallecidos y heridos graves en accidentes de motocicleta, pues somos conscientes de que ellos son los más vulnerables. Como les decía, son muchas las actuaciones que se están llevando a cabo, por ello el Grupo Parlamentario Popular hemos querido presentar una enmienda en la que instamos al Gobierno a analizar, en el marco de las medidas que ya se están estudiando para la aplicación de reducciones de tarifas en horas valle en las autopistas de peaje para los vehículos ligeros, turismos y motocicletas, en el ámbito del Plan de Medidas para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia aprobado por el Consejo de Ministros el 6 de junio de 2014, las posibilidades que existen para la aplicación de rebajas adicionales a los peajes aplicados a los motoristas. Esperamos que la enmienda sea aceptada por el grupo proponente y que con estas y con otras muchas medidas consigamos entre todos poner freno a la siniestralidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 4

Para finalizar, el Grupo Parlamentario Popular agradece a la Plataforma Motera de Seguridad Vial la iniciativa presentada. Este Gobierno, como decía, ya está trabajando en ello y este grupo parlamentario va a apoyar la gestión en base a las sugerencias aportadas por la sociedad civil —como les decía, la Plataforma Motera de Seguridad Vial así como otras plataformas— en las diferentes reuniones que ya se han mantenido con ellos aquí, en sede parlamentaria.

El señor **PRESIDENTE**: Yo le agradecería que nos pase esa enmienda o la lea para que todos dispongamos o conozcamos la enmienda que ha formulado.

La señora **SUSINOS TARRERO**: La enmienda presentada es la que acabo de leer yo, y luego se añade un punto número uno. Leo la enmienda entera: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a analizar, en el marco de las medidas que se están estudiando para la aplicación de reducciones de tarifas de peaje en horas valle en las autopistas de peaje para los vehículos ligeros, turismos y motocicletas, en el ámbito del Plan de medidas para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia aprobado por Consejo de Ministros el 6 de junio de 2014, las posibilidades que existen para la aplicación de rebajas adicionales de los peajes aplicados a los motoristas.

Y lo que se está mirando a ver si llegamos a un acuerdo es sobre estudiar la posibilidad de crear una división dentro del grupo tarifario de vehículos ligeros de las autopistas que contemple la distinción entre vehículos de cuatro ruedas y motocicletas.

El señor **PRESIDENTE**: En cualquier caso, el titular de la proposición no de ley ya nos dirá si acepta o no la enmienda.

Turno de intervenciones de los grupos. Tiene la palabra el diputado Sixto, en representación del Grupo de La Izquierda Plural.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Muy brevemente, señor presidente, para decir que nos parece una propuesta muy correcta, muy loable, que compartimos. Solamente tenemos un miedo respecto a este tipo de propuestas, y es que sistemáticamente —y los valencianos y los catalanes tenemos experiencia en este tema— se ha utilizado como excusa para alargar los plazos de concesión de autopistas una rebaja de tarifas y nos parecería muy mal que la buena voluntad de los grupos parlamentarios, incluso la que yo le otorgo a la portavoz del Grupo Popular proponiendo esta enmienda, pudiese ser utilizada en algún momento por Fomento para acabar diciendo: Bueno, como la Comisión de Seguridad Vial dice que se reduzcan las tarifas de peajes de las autopistas, pues aprovechamos esto y además alargamos la concesión de la AP-7 otros 15 años más. Desde luego, el plazo de concesión de la AP-7 termina en 2019, esperamos que se mantenga, que no se vuelva a alargar en ningún caso, y nos parece magnífico que se establezca una diferenciación entre los vehículos de cuatro ruedas y los vehículos de dos ruedas. Como usuario de la motocicleta he tenido que pagar demasiadas veces la tarifa de coche cuando he circulado con mi moto por una autopista.

El señor **PRESIDENTE**: En cualquier caso, aunque el presidente tiene que ser neutral, le quiero decir que estoy de acuerdo con usted, porque nos podían correr a todos a gorrazos si alargamos los plazos de las autopistas.

Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, empiezo por donde finalizaba ahora mi compañero el señor Sixto. Yo, como diputado por Tarragona, conozco bien la AP-7, conozco los años que lleva la AP-7 construida y conozco perfectamente la discriminación que existe cuando lo que debería ser la A-7, que es el desdoblamiento de la 340, de repente en la localidad de Vandellós y L'Hospitalet de l'Infant finaliza y o vas por una 340 congestionada o tienes que utilizar la AP-7. ¿Y qué haría un motero? Esto es lo que nos tenemos que preguntar hoy en esta proposición no de ley. Si quiere estar seguro entraría en la autopista. ¿Y por qué entraría en la autopista? Porque lamentablemente las carreteras no siempre están adecuadas a la necesaria convivencia entre vehículos de cuatro ruedas y vehículos de dos ruedas. Lamentablemente aún hoy demasiadas carreteras secundarias no tienen los guardarrailles apropiados para evitar que si un motorista impacta contra ese guardarrail sufra el efecto guillotina que determinado diseño histórico, ya superado pero que todavía existe, causa a centenares de personas usuarios de motocicletas en nuestras carreteras. Por lo tanto, en todo aquello que vaya en la dirección de dirigir, potenciar, fomentar que vehículos de dos ruedas puedan utilizar vías de gran capacidad, que son más seguras, estamos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 5

acuerdo con esta proposición no de ley, también con lo que se afirmaba en la defensa de la enmienda por parte del Grupo Popular. Solo lamentamos una cosa en relación con el grupo mayoritario, siempre lo tenemos que lamentar, en esta Comisión y en todas, que cuando uno tiene la mayoría absoluta y ofrece transacciones, estas están cargadas de buena intención en la finalidad pero son nulas en cuanto a la radicalidad de que aquello que se acuerda en ese momento pueda ser efectivamente vinculante. Yo escuchaba la transacción: analizar las posibilidades, estudiar la posibilidad, etcétera. Parece un centro universitario más que un Gobierno que toma decisiones ejecutivas para implementar. Pero bienvenidas sean esas medidas de estudio, de fomento, de análisis, de buscar la posibilidad si ello lleva finalmente al Gobierno y a quien tenga responsabilidades a arbitrar, como decía muy bien el presidente, no que nos corran a gorrizos por alargar el plazo de las concesiones sino facilidades para que con el actual plazo de las concesiones las motocicletas puedan tener incentivos en los peajes para poder utilizar más las autopistas, que son vías más seguras para ellos.

Finalizo ya con una reflexión ligada a la AP-7. Venimos reivindicando desde hace muchos años en Convergència i Unió que mientras no se realice el desdoblamiento de la 340 en una autovía A-7, en aquellos tramos en que la alternativa es la autopista de peaje hubiera esa bonificación para todos los usuarios, si es que no tienen más que una 340 peligrosa, congestionada y que es una de las carreteras con más densidad de tráfico y con más accidentes, y que estamos sufriendo y padeciendo muy directamente en Cataluña en los tramos donde no hay aún una autovía en paralelo.

Muchas gracias a todos y evidentemente anuncio que Convergència i Unió votaremos a favor de esta proposición no de ley con el texto transaccional que finalmente se acuerde.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista y en su nombre va a actuar de portavoz don Juan Luis Gordo Pérez.

El señor **GORDO PÉREZ**: Es una realidad que el parque de motocicletas se ha incrementado notablemente en los últimos años, es una realidad que la motocicleta y el ciclomotor cada vez se utilizan más para sustituir al automóvil por lo que el parque de motocicletas ha crecido el triple que el de coches en los últimos años, pero también hay que decir que el riesgo de matarse con una motocicleta se multiplica por 17 y es muy superior consiguientemente al de matarse en un turismo, uno de cada cuatro accidentes de tráfico corresponden a una motocicleta.

En el año 2007 se empezó a elaborar el Plan de seguridad vial de motocicletas y ciclomotores, un plan elaborado por todos los agentes que tenían algo que decir y que estaban implicados en la seguridad vial, un plan que, como ustedes conocerán, tiene un conjunto de 35 medidas, agrupadas en 12 programas, y en el que no se ha avanzado suficientemente. Hoy más que nunca hace falta recordar que sigue estando pendiente la adaptación de infraestructuras viarias a este tipo de vehículos, que en medidas paliativas como el sistema de protección de motoristas tampoco se ha avanzado suficientemente y lo que sí que se puede constatar es que desde que gobierna el Partido Popular no se ha invertido prácticamente nada en guardarraíles ni en adecuación de infraestructuras. Señores del Partido Popular, queda mucho por hacer en materia de infraestructuras, en medidas paliativas, porque no se ha hecho nada. Y nos encontramos con que hoy se nos presenta aquí una medida para reducir la siniestralidad, que fundamentalmente busca la reducción del peaje, suponiendo que pueda haber una alternativa de trazados, lo que no siempre es real porque la gran parte de los accidentes de las motocicletas se producen en carreteras secundarias donde no hay autopistas alternativas. Por lo tanto hemos de entender que la medida tiene un cierto carácter populista, entre comillas, porque además se hace también referencia a otra serie de cuestiones. La medida se debiera sustentar, y tiene su lógica, en una reducción de costes porque sí hay una correlación directa entre los costes asociados al deterioro de la pavimentación y el deterioro que produce cada tipo de vehículos, por lo tanto es razonable que exista una tarifa especial para motocicletas, sobre todo, repito, por la incidencia que tiene en la pavimentación. Por otra parte también se hace referencia a atascos y a cuestiones medioambientales. A nosotros parece lógico que estas medidas se tomen con carácter equitativo. En los presupuestos de este año Fomento ha habilitado una partida de 43 millones de euros para la reducción de peajes, pero es algo sorprendente, se multiplica como los panes y los peces, porque se va a suprimir el peaje entre Madrid y Ávila, entre Madrid y Segovia, se va a suprimir el peaje de la AP-7, se van a suprimir todos los peajes. Por tanto, a mí me gustaría hacer una enmienda *in voce*: suprimir siempre que sea posible o reducir la tarifa para el uso, en el grupo correspondiente, de las motocicletas, con un criterio homogéneo en todas las autopistas del Estado y extensible a todas las comunidades autónomas. Es un concepto fundamentalmente de equidad; es decir, no se puede dar en unos territorios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 6

un trato diferente que en otros ni en unas autopistas que en otras; por lo tanto, si esto se extiende, se extiende para todos; si hay pan, hay pan para todos y si no que se busquen otras alternativas.

Insisto, creo que lo correcto sería centrarse en el conjunto de 35 medidas que aquí se han visto, se vieron en su momento, para reducir riesgos y por lo tanto mejorar resultados y evitar accidentes de las motocicletas. Creo que esto sería lo coherente. Si el Estado reparte, que reparta con un criterio de equidad, también para las motocicletas pero para comunidades autónomas y para todas las autopistas.

El señor **PRESIDENTE**: Yo rogaría que en cualquier caso hablaran con el titular de la proposición no de ley, que se ha tenido que ausentar, para que antes de proceder a la votación pudiera decir lo que acepta.

Por cierto, siendo en estos momentos las seis, hay que pensar que, razonablemente, no vamos a votar antes de las siete y media. Lo digo a efectos prácticos. Nos quedan seis proposiciones, a cuarto de hora por cada una, pues votaremos a las siete y media. Quizá siete y cuarto, pero yo creo que puede ser más hacia las siete y media; en cualquier caso, no antes de las siete y cuarto.

— SOBRE REFUERZO DEL CARÁCTER PÚBLICO EN MATERIA DE EXÁMENES PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/002645).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a sustanciar la segunda proposición, que es el punto 3.º del orden del día, sobre refuerzo del carácter público en materia de exámenes para la obtención del permiso de conducir, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUIA, CHA: La Izquierda Plural, que va a defender su portavoz, don Ricardo Sixto, que tiene la palabra.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Con una cierta rapidez, porque está en marcha otra Comisión a la que tengo que acudir y dando las gracias por el cambio en el orden del día.

El motivo de esta proposición no de ley es ni más ni menos que defender el carácter público de los exámenes del permiso de conducir. Aunque ya hemos obtenido el compromiso y la respuesta por parte de algún miembro del Gobierno de que no tienen la voluntad de momento de privatizar los exámenes del carné de conducir, sin embargo somos conscientes de la existencia de una importante campaña por parte de la Federación Española de Autoescuelas a favor de esta privatización si continúan los problemas. De hecho, a raíz de unas huelgas en el tema de los exámenes del carné de conducir, por parte de Felipe Cogolludo, presidente de la Federación Española de Autoescuelas y de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid, se afirmó textualmente: Si Tráfico no puede o no llega a tiempo seguimos pensando en ir a los exámenes privados; estamos dando vueltas a un sistema mixto de gestión para las pruebas del carné de conducir porque nosotros tenemos verdaderos profesionales que también las pueden realizar. Asimismo, Cogolludo señaló: Algunos ven en nuestra propuesta —la propuesta de la Federación Española de Autoescuelas— un modo de privatizar los exámenes de conducir; todo es cuestión de estudio, desde luego hay que buscar una fórmula para que todos salgamos airoso. Y continúan en esta línea las declaraciones, con lo cual queda absolutamente claro el interés por parte de la Federación Española de Autoescuelas de que haya una salida privatizadora del servicio de exámenes para el carné de conducir. **(El señor vicepresidente, Martín González, ocupa la Presidencia).**

Sí es cierto que se han dado algunos problemas, problemas que están bajo la responsabilidad del Gobierno de España, por no dotar en determinados momentos con la suficiente celeridad los puestos de trabajo necesarios de examinadores y demás, cuestión que se ha podido suplir en determinados casos, en determinadas provincias mediante examinadores itinerantes y alguna solución más imaginativa, pero desde nuestro punto de vista es necesario dotar suficientemente la plantilla general de examinadores en todas las provincias para que fluya con celeridad y con la normalidad que es deseable por todos la realización de los exámenes del carné de conducir. En este sentido nuestra propuesta es muy clara y es que esta Comisión inste al Gobierno a que no se privatice en ningún caso el servicio de examen del carné de conducir y que sea prestado de forma obligatoria por funcionarios públicos, que se refuercen las plantillas de personal de examinadores y que deje de existir una especie de escasez continuada de profesionales en algunas provincias que sufren este tipo de problemas y en última instancia que se mejore la retribución de forma acorde con los riesgos que conlleva el desarrollo de la profesión.

Podríamos entender que como no se ha recibido ninguna enmienda a esta proposición no de ley, suscitará el acuerdo de muchos grupos. Mucho nos tememos que suscitará el apoyo de algunos grupos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 7

con los que compartimos oposición al Gobierno, espero que sea así y no equivocarme, pero también creo que al grupo que sostiene el Gobierno no le gustará nuestra proposición no de ley, la va a rechazar de plano y por eso no nos ha presentado ninguna enmienda. Voy a intentar quedarme a oír la intervención y me escaparé a la Comisión de Interior lo antes posible, pero sí que me gustaría estar equivocado a este respecto y que el Gobierno, que ha dicho públicamente en alguna respuesta que nos ha dado a los diputados de mi grupo parlamentario que no va a privatizar el servicio, cuente también con el mismo respaldo inquebrantable del Grupo Popular manteniendo que no se va a privatizar el servicio de examinadores del carné de conducir.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora corresponde la palabra al Grupo Parlamentario de Convergència i Unió y en su nombre va a intervenir el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En la última sesión de la Comisión de Seguridad Vial se escucharon diversas comparecencias, entre ellas la del presidente de Asextra, la Asociación de Examinadores. Les pudimos escuchar y pudimos constatar de qué forma los examinadores realizan una función pública y una función de autoridad. Nos pedían esos examinadores que se reconociera legalmente su carácter, que son autoridad, porque son autoridad en ese momento en que están dentro de un vehículo, ahí está el poder público que ellos representan para finalizar dando o no el permiso de conducir a aquel alumno que se está examinando. Quien decide en nombre de los poderes públicos que esa persona es apta o no acaba siendo el examinador. Son funcionarios públicos y tenemos que potenciarlos, les tenemos que ayudar, tenemos que dar valor a la función que realizan, tenemos que contribuir de manera decisiva a que esos examinadores de manera clara tengan el rango funcional que deberían tener, como en su día ya tuvieron, cuando había la escala ejecutiva específica para ellos, y han acabado siendo una escala meramente administrativa. Convergència i Unió hoy quiere defender al colectivo de los examinadores, defender su función pública y por tanto estamos de acuerdo en lo que hoy se nos plantea de que el servicio de exámenes del permiso de conducir no se privatice. No estamos de acuerdo en que se llegara a privatizar, estamos de acuerdo en que es un servicio que debe prestarse desde una autoridad pública y por tanto instamos a que se refuerce ese carácter a través de la escala administrativa, en este caso en esa escala ejecutiva que antes habían tenido y que lamentablemente la Ley de Racionalización de la Función Pública, creo recordar que en el año 1984, les diluyó. Tenemos la obligación de tener muy presente a este colectivo.

En cambio, no coincido para nada con el grupo proponente en su exposición de motivos cuando intenta criticar lo que es la Confederación Nacional de Autoescuelas, la CNAE. Creo que en esta Comisión de Seguridad Vial es bueno reconocer una vez más la labor importante que en temas de seguridad vial ha hecho la CNAE, ha hecho el RACC, ha hecho el RACE, han hecho las asociaciones de víctimas, y tantas y tantas asociaciones, desde Stop Accidentes, hasta PAT, hasta cualquier asociación de automovilistas, CEA, todas, no me quiero dejar ninguna, todas han contribuido de manera decisiva a ayudar en este capítulo que estamos trabajando ya desde hace años de la seguridad vial. Por tanto, coincidimos con lo que se propone, pero no coincidimos con esa intencionalidad de querer criticar en este caso a la CNAE; yo quiero reconocer esa labor constante que ha hecho la CNAE a favor de la seguridad vial, una cosa creo que no quita la otra.

También estamos de acuerdo, señor Sixto, en que se refuercen con más personal las plantillas de examinadores. Es una vergüenza lo que está ocurriendo en algunas provincias; hay un déficit de examinadores que repercute en el interés ciudadano de esa persona que se quiere examinar y no hay fechas, no hay personal suficiente. Es importante reforzar ese personal. Y si se creara esa escala, también mejoraríamos, evidentemente, las retribuciones.

Termino con una última reflexión importante para Convergència i Unió, importante para la Generalitat. Nosotros tenemos competencias en materia de tráfico, las tiene el Servei Català de Trànsit, y hemos reivindicado que también pudiera ser la Generalitat, que tiene competencias en materia de tráfico, la Administración que pudiera intervenir directamente a través de funcionarios examinadores que dependieran de esa Administración, lo lógico sería que pudiera tener ese rango funcional a nivel de Cataluña, dependiendo de la Generalitat, que es quien tiene en ese territorio las competencias en materia de tráfico. Esto lo hemos reivindicado ya en otras propuestas pero colateralmente hoy que hablamos de este tema también lo queríamos volver a recordar en esta Comisión de Seguridad Vial.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 8

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Efectivamente, tal como se ha dicho, el pasado 15 de octubre comparecía ante esta Comisión el presidente de ASEXTA, como saben la Asociación de Examinadores. Nos venía a explicar la preocupación que tiene este colectivo por su situación laboral, también por una posible privatización de los exámenes. Nos hablaban de amenazas, de coacciones e incluso de agresiones en su puesto de trabajo, de falta de las mínimas condiciones laborales en algunas de las áreas a examen y de la preocupación, que no es poca, por una posible privatización de los exámenes para el permiso de conducir, algo que el Grupo Socialista viene denunciando desde hace tiempo a pesar de la negativa del Gobierno. De hecho, hace tan solo cuatro meses, en junio de este mismo año, y también ante esta Comisión de Seguridad Vial tuve la oportunidad de presentar y defender una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista en la que instaba al Gobierno, cito textualmente: a proveer un número suficiente de examinadores adscritos a la DGT para garantizar en todo el Estado que los tiempos de espera para el examen del permiso de conducir no excedan de plazos razonables. Dicha PNL contó con el apoyo de todos los grupos de la oposición, y creo recordar, señor Sixto, que del suyo también, pero fue rechazada, como casi siempre en esta legislatura, por esa mayoría absolutista del Grupo Popular. Hoy volvemos a debatir la cuestión y por supuesto nuestra posición será la misma, no a la privatización de los exámenes de conducir, más examinadores y mejores condiciones laborales para el colectivo.

Como recordarán también, a raíz de la tramitación de la reforma de la Ley de Seguridad Vial el Grupo Popular intentó introducir vía enmienda en el Senado la reforma del sistema de recuperación de puntos, un intento que no llegó a prosperar ante la oposición de prácticamente todo el sector de la seguridad vial, sin embargo esta forma de proceder en un ámbito de tanto calado, la imposición de un nuevo sistema de cursos junto con la negativa de acordarlo por consenso, generó una sensación o, mejor dicho, dejó entrever la posibilidad de que el déficit de examinadores pudiera solucionarse vía privatización, y de aquí esos rumores que desde entonces estamos escuchando; es decir, que quienes imparten la formación para la obtención del permiso de conducir pudieran a la vez ser los examinadores, algo a lo que el Grupo Socialista, como decía, se opone radicalmente. Entendemos que no se puede ser juez y parte en el proceso, no parece ni justo ni razonable que quienes se encargan de formar sean también los responsables de examinar. Pero es que además la garantía de capacitación del futuro conductor reside en que sea la Administración quien realice los exámenes. ¿No les parece eso lógico? Quiero creer que esto no fue más que un rumor, quiero creer que la preocupación que nos hace llegar la Asociación 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 entre la formación y lo que tiene que ver la prueba de examen.

Decían: más examinadores y mejores condiciones laborales. Como saben, la restricción en las convocatorias de plazas de funcionarios en los últimos años ha generado un déficit de examinadores en algunas jefaturas de tráfico de algunas provincias, lo que ha provocado que en algunos lugares haya que esperar demasiados días para que los alumnos que quieren obtener el permiso se puedan examinar, y si bien es cierto que se han realizado cursos de capacitación en los últimos meses el número de examinadores sigue siendo insuficiente, según denuncian los propios trabajadores de la DGT, que denuncian que no se pueden prestar los servicios con un estándar de calidad mínimo puesto que dependiendo del sitio donde uno resida recibe un trato y tiene unos plazos diferentes para examinarse. El hecho, señorías, es que si los ciudadanos pagan igual deberían tener el mismo trato, los mismos plazos y el mismo estándar de calidad sea cual sea la provincia en la que residan, sin embargo, mientras en algunas jefaturas se examina una vez por semana en otras se hace incluso una cada tres, un sistema injusto y nada homogéneo. Su solución pasa sin duda por convocar suficientes plazas para poder prestar el servicio con un estándar mínimo de calidad que asegure que en todo el territorio nacional se presta servicio en condiciones de igualdad, es decir, que los aspirantes acceden a los exámenes de conducir en los mismos plazos y con el mismo trato, independientemente del lugar de residencia.

Nos ha demandado también este colectivo en numerosas ocasiones que se les mejoren sus condiciones de trabajo, puesto que algunos lugares, algunas de las zonas de examen, no reúnen las mínimas condiciones. Nos hacen llegar que en muchos sitios, en muchas jefaturas en las cuales están realizando los exámenes de conducir prácticos ni tan siquiera tienen un lugar en el que hacer sus necesidades y se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 9

ven obligados a buscar un bar o una cafetería próxima para poder realizarlas. No parece razonable que ni tan siquiera tengan cubiertos los requisitos más básicos.

Nos hacen llegar también reivindicaciones en temas de seguridad. Como saben, de tanto en tanto pero con demasiada asiduidad hay denuncias de examinadores 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 lo es la forma en que estos examinadores realizan su trabajo.

Todos estos problemas queríamos poner sobre la mesa cuando presentamos la proposición no de ley el pasado junio y queríamos aprovechar hoy para volver a reivindicar la preocupación del colectivo por sus condiciones de trabajo, por su seguridad, pero sobre todo la preocupación por que el examen del permiso de conducir sea privatizado. Mucho nos tememos no obstante, tal y como también temía el señor Sixto, que a pesar de todo esta proposición no de ley va a volver a ser rechazada por el Grupo Popular con argumentos de que ya se está realizando, de que no hay problemas, de que todo está solventado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora, para aclararnos las dudas que nos dice el señor Corcuera, le damos la palabra a don Máximo López, por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene usted la palabra.

El señor **LÓPEZ VILABOA**: Hay proposiciones que surgen a raíz de problemas que hay que resolver, otras a raíz de planteamientos sobre cómo hacer las cosas de manera distinta y también hay proposiciones que vienen motivadas por los retos que nos plantean los nuevos tiempos, con sus cambios sociales y sus innovaciones tecnológicas. Luego hay proposiciones como esta, que surgen simplemente del mero rumor, de la simple sospecha, y que vienen fundamentadas en la nada más absoluta. Ni del Gobierno ni de la Dirección General de Tráfico ni de ningún sitio ha salido lo que se ha dicho aquí, simplemente se trata de un colectivo que ha planteado unos intereses muy particulares. Su grupo parlamentario ya preguntó por escrito sobre esta cuestión en idénticos términos y el Gobierno respondió y, por tanto, me voy a remitir a esa respuesta que se expresó en términos meridianamente claros. En dicha respuesta ya se les informaba de que la Dirección General de Tráfico no contemplaba la privatización del servicio de exámenes del permiso de conducir, así de sencillo. Asimismo se considera que este es un servicio público que debe seguir prestándose por funcionarios públicos.

En cuanto al resto del contenido de esta proposición no de ley, debemos hacer constar que la Dirección General de Tráfico viene prestando el servicio de exámenes para la obtención del permiso de conducción con normalidad en toda España. Es cierto que en algunas provincias y puntualmente en algunos meses muy concretos se ha sobrepasado la capacidad. En todo caso, cumpliendo la normativa vigente, las convocatorias de examen se realizan de oficio y atendiendo a la capacidad disponible, de forma que el plazo habitual de citación no suele exceder de un mes, aunque en la mayoría de las provincias es inferior. No obstante, en aquellas provincias con carencia de examinadores de forma puntual en esos meses que señalamos se han adoptado tres fórmulas: se ha reforzado el servicio con examinadores itinerantes, se han realizado atribuciones temporales de funciones y comisiones de servicio con examinadores de otras provincias y, además, para reforzar la capacidad de examen la Dirección General de Tráfico ha procedido a la convocatoria y realización de un curso de formación de examinadores entre los funcionarios de su plantilla.

Por último, con respecto a la mejora de la retribución de este personal, se considera que sus retribuciones están en el nivel que les corresponde por su condición funcional y en el grupo y con los complementos que les corresponden, en el marco del Estatuto Básico del Empleado Público y según la normativa que lo desarrolla. Como bien se ha señalado en las intervenciones precedentes, el pasado 15 de octubre —muy recientemente, por tanto— tuvimos la suerte de contar en esta Comisión con la comparecencia de don Joaquín Jiménez Murillo, presidente de la Asociación de Examinadores, y en esta comparecencia se pusieron de relieve muchas de las preocupaciones y sugerencias de este colectivo, entre otras, que se reforzara su carácter de autoridad dentro de la función pública que realizan. Debemos de recordar asimismo que la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial señala en el artículo 60 que para conducir vehículos a motor y ciclomotores se exigirá haber obtenido previamente la preceptiva autorización administrativa. Se habla de autorización administrativa, algo que por otra parte no es novedoso en nuestro Derecho pues ya en el viejo Código de la Circulación de 1934, hace ya ochenta años, había una función específica para funcionarios, los ingenieros jefes de obras públicas y de la jefatura

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 10

de industria de cada una de estas provincias. Esta es la línea que se sigue y, por lo que vemos, no va a cambiar. Durante todos estos años esta ha sido la fórmula empleada en las distintas legislaciones.

Es muy complicado responder a una propuesta que no viene motivada por ninguna actuación del Gobierno ni descansa en ningún plan legislativo. Vamos a votar en contra porque esta proposición está motivada por meros rumores, meras suposiciones que no son las líneas que ni el Gobierno ni este grupo parlamentario van a seguir.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Señor Corcuera, al final parece usted adivino, ha acertado en la posición. **(Risas)**.

— SOBRE LA SINIESTRALIDAD EN LOS PASOS DE PEATONES Y MEDIDAS PARA REDUCIRLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001121).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora retomamos el punto 1.º, el que tenía que haberse discutido en primer lugar, que es una PNL presentada por el Grupo Socialista sobre la siniestralidad en los pasos de peatones y medidas para reducirla. Para su defensa tiene la palabra doña María Virtudes Cediel Martínez.

El señor **CEDIEL MARTÍNEZ**: Señoras y señores diputados, hoy el Grupo Socialista presenta esta proposición no de ley sobre la siniestralidad en los pasos de peatones y propone una serie de medidas que se pueden adoptar para reducirla. Desde hace ya unos años la siniestralidad vial viene descendiendo, sin embargo, aparte del repunte que se ha producido este año, el número de atropellos, sobre todo de personas mayores, no siguen la misma dirección. En 2013 los fallecimientos aumentaron un 8% con respecto a 2012, elevándose a 222 las muertes de personas mayores por este motivo. Distintos informes y estadísticas europeas sitúan a España entre los países con índices de siniestralidad mejorables en peatones. Aunque nuestra media es de 11 fallecimientos por millón de habitantes, esta cifra dista bastante del 3,4 de Holanda, el 4,9 de Suecia o incluso el 8,9 de Francia.

Estos informes también ponen de manifiesto las carencias en el diseño y visibilidad de los pasos peatonales y la falta de homogeneidad en las decisiones adoptadas por cada Administración competente. Todo ello a pesar de que el reglamento general de circulación de 2003 ya en su artículo 1.º recoge que sus determinaciones son aplicables en todo el territorio nacional. También en el artículo 134 establece el catálogo oficial de las señales de circulación y sus características, como colores, tamaños, etcétera. Y la Orden FOM 3053 de 2008 recoge las instrucciones técnicas para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras del Estado.

Creemos francamente que hay que seguir avanzando y realizar estudios sobre la localización más adecuada, pues a veces la visibilidad de un paso se ve dificultada por el mobiliario urbano, como farolas y marquesinas, por la ubicación incorrecta de la señalización que no permite a los conductores verla con suficiente antelación o por la parada de autobuses, pues es un caso bastante frecuente que esté ubicada antes del paso de peatones, razón por la que los viajeros cruzan por delante con el riesgo de no ser vistos con la suficiente antelación. También sucede a veces que la vegetación en las ciudades dificulta esta visibilidad. Asimismo habrá que corregir la falta de mantenimiento en las marcas viales deterioradas e incluso invisibles debido a los últimos recortes. En la mayoría de nuestras ciudades y en la mayoría de nuestras carreteras podemos comprobar el deterioro del asfalto y de las pinturas que delimitan los pasos peatonales. Sería también importante que pudiéramos dotar de señalizaciones luminosas y sistemas inteligentes de detección y movimiento homogeneizando normativas para todo el territorio español, además de realizar campañas de sensibilización de conductores y peatones, muy especialmente dirigidas a mayores y a niños.

Se ha presentado una enmienda por el Partido Popular y estamos viendo la posibilidad de transaccionar. Cuando llegemos a un acuerdo lo trasladaremos a la Mesa.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Efectivamente, hay una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa tiene la palabra doña Irene Moreno.

La señora **MORENO FELIPE**: Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para defender la enmienda presentada a la proposición no de ley del Grupo Socialista sobre siniestralidad en los pasos de peatones y medidas para reducirla.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 11

En primer lugar quiero manifestar que nuestro grupo comparte su preocupación sobre la necesidad de reducir al máximo los datos de accidentalidad y siniestralidad de peatones en nuestro país, que a buen seguro es una preocupación compartida por todos los grupos políticos. Creemos que debemos abordarlo con la máxima responsabilidad y realizando un profundo análisis sobre este asunto.

En los últimos años, como se ha dicho aquí, hemos avanzado mucho en materia de seguridad vial en nuestro país y todo ese trabajo ha dado lugar a que las cifras de accidentes vayan disminuyendo progresivamente, una buena noticia que no nos debe llevar a conformarnos porque lo que tenemos que tender es a que las cifras sean cada vez menores y vayan bajando. Tal como manifiestan ustedes en su exposición de motivos, España se encuentra por debajo de la media europea en cuanto a siniestralidad de peatones, pero, como digo, no nos debemos conformar, hay que seguir trabajando para que esa cifra sea cada vez más baja. Sí sería interesante hablar aquí de un estudio europeo, Eurotext, que nos muestra cifras alarmantes en las que las tasas de mortalidad de peatones, englobando las cifras de atropellos que se han producido tanto en los pasos de peatones como fuera de ellos, colocan a España como el país con la mortalidad por atropello sensiblemente más alta que en el resto de países europeos. Pero si analizamos detenidamente los datos, el resultado es que el 891,5% de las muertes de transeúntes en España se produce fuera de los pasos de peatones; es decir, el peatón cruza o atraviesa la vía por zonas donde no hay un paso habilitado o no está debidamente señalizado. Este mismo estudio manifiesta que el riesgo de atropello mortal fuera de un paso de peatones en España es nueve veces superior. Con estos datos creemos que no solo es necesario revisar la seguridad señalización y dando visibilidad a los pasos de peatones, sino que también es necesario concienciar a los peatones para que crucen las vías y las calles por zonas habilitadas para ello. Por lo tanto, es necesario hacer campañas de sensibilización para los peatones, sobre todo para los peatones en edad escolar y mayores de 65 años, que son los que más necesitan de estas campañas.

Nosotros también compartimos la necesidad permanente de mejora de la señalización de los pasos de peatones mediante señales luminosas y pictogramas que avisen de su proximidad. Pero, como saben, no es competencia del Ministerio del Interior ni de Fomento, ni siquiera lo es de la Dirección General de Tráfico, sino que es una competencia de los titulares de la vía, y al tratarse de vías urbanas son eminentemente de titularidad local, o sea de los ayuntamientos, y también de titularidad provincial, o sea de las diputaciones provinciales. Son mayoritariamente los ayuntamientos las entidades competentes en la materia y los que deben realizar el mantenimiento, adecuación y señalización de los pasos de peatones.

Por otra parte, en lo que se refiere al ámbito de competencias del Ministerio del Interior, en cuanto a la posibilidad de realizar estudios sobre localización, visibilidad, diseño y señalización de los pasos de peatones, especialmente en aquellos tramos donde se hayan producido accidentes, es necesario comentar que será objeto de análisis por parte del grupo de trabajo que ha constituido la Dirección General de Tráfico junto con la Federación Española de Municipios y Provincias, lo que quiere decir que se está trabajando en la coordinación del estudio que solicitamos entre la Federación Española de Municipios y Provincias y la Dirección General de Tráfico.

En cuanto a las campañas de información y sensibilización dirigidas a conductores, especialmente a menores y a mayores de 65 años, se encuentran entre las medidas previstas a incluir en la programación de las campañas que lleva a cabo la Dirección General de Tráfico. Igualmente, las entidades locales realizan frecuentemente este tipo de campañas para concienciar sobre la necesidad de atravesar nuestras calles y vías de un modo seguro. Por estos motivos hemos considerado adecuado presentar una enmienda, aunque, como bien decía la portavoz del Grupo Socialista, estamos en vías de presentar una enmienda transaccional para intentar llegar a un acuerdo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, en *Convergència i Unió* valoramos muy positivamente esta proposición no de ley y vamos a darle nuestro apoyo porque entendemos que es muy oportuna.

Todas las cifras de evolución en el número de accidentes de tráfico, de manera muy especial en los núcleos urbanos, detectan que hay un dato alarmante, y el dato alarmante es la peligrosidad de los pasos de peatones. Por tanto, esta iniciativa va en la buena dirección, incluso les adelanto que el Grupo de *Convergència i Unió* tenía preparada una proposición similar, aunque si hoy podemos llegar a un acuerdo y aprobamos entre todos esta proposición no de ley, evidentemente ya no sería necesario repetirla en posteriores sesiones de esta Comisión. Pero, como decía, es oportuna, y lo es también la referencia que se hace en un punto de esta proposición —lo diré después también en otra intervención a raíz de la proposición

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 12

no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Popular sobre los mayores de 64 años— a la realización de campañas de información y sensibilización dirigidas especialmente a conductores y peatones mayores de 65 años y niños, que son dos colectivos que lamentablemente al cruzar en los pasos de peatones encuentran un destino fatal o bien por culpa a veces del propio peatón, pero en muchísimas ocasiones por culpa del conductor. Falta pedagogía. En muchas ciudades hay una doble señalización semafórica, de tal forma que cuando hacen el giro hacia la siguiente calle el semáforo está en verde, pero cuando entran en la siguiente calle el semáforo está en intermitente porque hay un paso de peatones, y en ocasiones eso no se percibe de forma correcta, incluso el peatón que ve el color verde pasa sin tener en cuenta que el coche también podría pasar porque también está en intermitente y, por tanto, se pueden encontrar al coche en medio del paso de peatones. Falta seguridad, hace falta, como dicen ustedes en su proposición no de ley, señalizar mejor, hace falta realizar estudios sobre localización, visibilidad, diseño y señalización de esos pasos de peatones y, por tanto, entendemos que esta proposición no de ley es muy acertada y le daremos nuestro apoyo.

Termino, señor presidente, con un chiste que se contaba hace muchísimos años y que hace mucho tiempo que no escucho, es un chiste que tenía un cierto contenido macabro. Alguien preguntaba; ¿Qué es un paso de peatones? Y la contestación era: Es el camino más rápido para llegar al cielo. Y esto es lo que realmente puede ser para muchos un paso de peatones, porque el paso de peatones sigue siendo demasiadas veces un sitio peligroso, un sitio donde el peatón puede encontrar la muerte, cuando debería ser un sitio para su seguridad, un sitio para que pudiera cruzar con la debida protección. Por tanto, todo aquello que redunde en reforzar el carácter del paso de peatón como elemento seguro y no como elemento peligroso va a contar con el apoyo de Convergència i Unió. En consecuencia, felicitamos al grupo proponente y votaremos a favor de esta proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Con esa proposición es mejor quedarse en la tierra más que subir al cielo. Desde luego espero que se apruebe lo que usted dice.

— **SOBRE LA SEGURIDAD DE LA CARRETERA N-260 Y ESPECIALMENTE LA DE MOTORISTAS EN LA COLLADA DE TOSÉS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002644).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Pasamos a la PNL que figura en el orden del día como punto 2.º, sobre la seguridad de la carretera Nacional 260 y especialmente la de los motoristas en La Collada de Tosés, del Grupo Mixto, y para cuya defensa tiene la palabra doña Teresa Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: La verdad es que podría casi agotar el tiempo del que dispongo para presentar esta proposición no de ley solamente nombrando titulares de periódicos que a lo largo de los últimos cuatro años han salido sobre la carretera que hoy tratamos: «La Nacional 260 centra más del 70% de los accidentes mortales en la comarca del Ripollès». Otro titular podría ser: «La Nacional 260 es la carretera gironina más peligrosa». Otro: «La Nacional 260, una de las carreteras mortales». Y otro: «Exceso de puntos negros en la Nacional 260». Hay un largo etcétera que está a su disposición en las hemerotecas. Esta proposición no de ley es muy sencilla, la carretera Nacional 260 de la que estamos hablando es una carretera que une varias comarcas, la comarca de l'Alt Empordà, la Garrotxa, el Ripollès y la Cerdanya, es de titularidad estatal, evidentemente, y es una vía que conecta Francia con Aragón, es decir, no es una vía cualquiera sino que es una vía muy importante, conocida también como el eje pirenaico. Pues bien, esta carretera es una de las veinte carreteras más peligrosas del Estado español y no porque lo diga yo, sino que es así según el informe de análisis de riesgos de accidentalidad de los últimos siete años, presentado por el Real Automóvil Club de Cataluña, RACC.

Decía que la Nacional 260, en su tramo entre dos poblaciones muy concretas, Sant Joan de les Abadesses y Ripoll, presenta diversos puntos negros de siniestralidad muy importantes. En esta misma carretera, que ya he explicado que no es una carretera cualquiera sino que tiene muchos kilómetros, hay una parte entre Ribas de Freser y Puigcerdà, especialmente en su tramo por la Collada de Tosas, que es el tramo más peligroso para motoristas de la demarcación de Girona. En la Nacional 260 hay muchos puntos negros y se producen muchos accidentes de coche, pero un punto muy importante es el de la Collada de Tosas, pero allí se centralizan básicamente los accidentes de motoristas. Es una collada con más de doscientas curvas, que atrae evidentemente a muchos motoristas, especialmente los fines de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 13

semana, y este hecho supone que el número de accidentes de moto sea, como ya he dicho, el más elevado de la demarcación. Podría dar muchas cifras pero creo que no vale la pena.

Lo cierto es que tales datos de siniestralidad revelan indiscutiblemente la imperiosa necesidad de que la Administración responsable adopte medidas perceptibles para solucionar el problema, medidas tales como la instalación de barreras de protección para motoristas en el vallado de la carretera, por ejemplo. En los Presupuestos Generales del Estado hemos visto que no se incorporaba ninguna consignación presupuestaria para ejecutar alguno de los tramos de la Nacional 260. Yo he hablado de dos, hay más, pero ni en los Presupuestos Generales del Estado de este año ni tampoco del pasado ni del anterior había ninguna partida presupuestaria para estos tramos ni para ningún otro. Por lo tanto, se deduce que no habrá ninguna inversión que pueda resolver de manera definitiva y satisfactoria la situación que acabo de exponer.

Voy acabando. No obstante, cabe considerar una medida prudente como la realización de un estudio para identificar los puntos negros de la carretera Nacional 260 y ejecutar las actuaciones y las obras necesarias para minimizar los accidentes que se puedan producir. Y esta es la exposición que quería hacerles a sus señorías. De hecho, en esta proposición no de ley pedimos cuatro cosas, una, encargar un estudio técnico para encontrar y determinar estos puntos negros concretos; la segunda, ejecutar con cargo a las partidas de inversión para conservación y explotación de carreteras las obras que sean necesarias, después de haber analizado el estudio anterior, para la supresión de los puntos de alta siniestralidad de esta carretera; la tercera, instalar de manera inmediata barreras de seguridad con protección para los motoristas en el vallado de la carretera del tramo de la Nacional 260 de Ribas de Fresser a Puigcerdà; y, por último, instalar una nueva señalización de precaución o aviso de peligrosidad en los tramos más peligrosos de esta carretera.

Hay una enmienda del Grupo Popular que vamos a aceptar, no nos satisface al cien por cien pero es una buena noticia que nos acepten alguna propuesta. Habla de seguir avanzando en la redacción de este estudio que nosotros proponíamos, de hecho esta proposición no de ley no es de hace cuatro días, está presentada hace unos meses. Me dicen que este estudio ya se está realizando y, por lo tanto, lo que se dice en la enmienda es que se seguirá avanzando en la redacción del estudio informativo. Yo pediría que se avanzara y que se hiciera de manera ágil porque no estamos hablando de cualquier cosa; estamos hablando de víctimas mortales. Se nos dice también que se va a revisar la señalización de código de esta carretera y, en el caso de observarse deficiencias, se mejoraría y adecuaría. También celebramos este punto de la enmienda y esperamos que tenga unos resultados. Lo que sí es cierto es que la señalización es muy insuficiente, es absolutamente deficiente y estamos segurísimos de que si se revisa bien la señalización, en breve veremos en nuestras carreteras, en estas carreteras, una señalización de código nueva.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Tengo que reconocer que no hay mejor cosa que estar presidiendo la Comisión y sacar un punto por unanimidad, y creo que va a ser así.

La señora **JORDÀ Y ROURA**: El presidente de la Comisión, su compañero Pere Macias, como gironí debe defender —supongo— la proposición, y también creo que lo hará Conchita Veray, pero ahora lo que quería decir es que estoy muy contenta de que para una vez que se aprueba algo que presenta Esquerra Republicana el señor presidente sea usted, vecino de escaño. Por lo tanto, también lo celebro. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!—Risas y aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): ¡Que falta hace esto en España! **(Risas).**

Como bien decía, hay una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra doña Concha Veray.

La señora **VERAY CAMA**: La señora Jordà, como proponente de la PNL, ha leído ya nuestra enmienda, pero como yo intervengo en defensa de la enmienda que ha presentado el Grupo Popular a esta PNL, voy a leerla para que se entienda por qué hemos presentado esta enmienda y por qué es importante que la señora Jordà la haya aceptado y que, por tanto, pueda salir adelante esta proposición no de ley con el texto de nuestra enmienda.

Nosotros proponemos dos puntos, el Grupo Mixto nos proponía cuatro, pero creemos que el punto 1 y el punto 2 se recogen en el punto 1 de nuestra enmienda, que dice: seguir avanzando en la redacción del estudio informativo de mejora de la carretera Nacional 260 entre el cruce con la carretera 138 y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 14

Campdevàdol, así como los proyectos de mejora del trazado de la misma, muy concretamente en el tramo de la Collada de Tosas. Para aquellos que no conozcan esta carretera, la Collada de Tosas es una carretera con más de doscientas curvas; o sea, que no estamos hablando de una carretera convencional en línea recta con alguna curva en algún tramo, sino que tiene doscientas curvas seguidas en el tramo de la Collada de Tosas, y como decía la señora Jordà, tiene una peligrosidad importante y por lo tanto hace falta trabajar para mejorar la seguridad vial en este tramo.

En el punto 2 nos avenimos a revisar la señalización de código de la carretera Nacional 260 y, como no podía ser de otra manera, si hay deficiencias, a mejorar la señalización, a cambiarla y adecuarla a las necesidades.

¿Por qué presentamos esta enmienda? Primero porque se nos planteaba iniciar otro estudio. Hace pocos minutos el portavoz de un grupo político se quejaba de que el Gobierno decía que estudiaría, que analizaría, y que el Grupo Popular echaba pelotas fuera diciendo que iba a estudiar tal o cual iniciativa. Pues en este caso es al contrario, en este caso le decimos al proponente que no hace falta que empecemos otro estudio, que no vamos ahora a perder un tiempo maravilloso cuando hablamos de seguridad vial empezando otro estudio, sino que vamos a aprovechar el estudio que ya se está realizando en relación con la carretera Nacional 260 en todos sus tramos, no solo a los que esta PNL se refería, y a partir de ese estudio vamos analizando lo que se nos pedía en la proposición no de ley. ¿Por qué? Porque la solución no es solo concretar dónde están los puntos negros en la Nacional 260 y actuar de manera aislada en los puntos negros. Llevamos muchos años con este gran proyecto de mejora de la Nacional 260 en la comarca del Ripollès encima de la mesa, no solo el actual Gobierno del Partido Popular, sino también el anterior Gobierno socialista y anteriormente el Gobierno del Partido Popular desde el año 2000 al año 2004. Por lo tanto, se está hablando de un estudio de mejora de todo el trazado, de la Collada de Tosas y de lo que no es la Collada de Tosas, haciendo hincapié, por supuesto, en los tramos que estudios como el del RACC, al que se ha hecho referencia aquí, nos indican que son más peligrosos que otros. Por lo tanto, para nosotros era importante que se continuara con los estudios ya realizados pero sobre todo que se tuviera la conciencia de que no estamos hablando solo de puntos negros concretos sino que estamos hablando con una inversión muy grande, de una gran inversión que se tiene que hacer desde el Ministerio de Fomento. En estos momentos se está trabajando para dejar preparados todos los proyectos, los informes y los estudios necesarios para que, cuando la situación económica lo permita, se pueda abordar esta gran inversión que tiene que hacerse en la provincia de Girona y concretamente en esta infraestructura de la que hablamos.

Con respecto al tema de las barreras de protección de las motocicletas, yo le comentaba antes de entrar a la Comisión a la señora Jordà que en este tramo donde se está pidiendo la colocación de estas vallas en estos momentos no se puede circular a más de 60 kilómetros por hora. Es un límite que pocas motocicletas respetan, que utilizan estas doscientas curvas para quemar rueda, según se dice. En este sentido, la normativa regulatoria, que son las circulares 18/2004 y 18.bis/2008, dice que, entre otros requisitos, se van a colocar vallas donde se pueda circular a más de 60 kilómetros por hora o donde estas vallas no impidan el mantenimiento de la carretera, y en este tramo concreto de la Collada de Tosas no se puede circular a más de 60 kilómetros y además estas vallas dificultarían la retirada de nieve en la época de invierno, pues es una zona donde efectivamente se producen muchas nevadas.

Lo que sí queremos recalcar es que a lo mejor no se trata tanto de que la Administración del Estado tenga que actuar, porque teniendo en cuenta que Cataluña tiene la competencia de tráfico traspasada, tendría que insistirse al Gobierno de la Generalitat para que mejorara la vigilancia y los controles que en estos momentos se están llevando a cabo en este tramo de carretera, para que los motociclistas que la utilicen respeten este límite de velocidad que está establecido en este tramo de doscientas curvas. Por tanto, tenemos que concienciar a los motociclistas y a los conductores de los vehículos para que respeten las normas de tráfico, que se establecen en función de la seguridad que es necesario garantizar. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Para fijar posición, tiene la palabra, en nombre de CiU, el señor don Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Yo creo que todos los protagonistas de este debate somos de Girona, aunque yo soy diputado por Barcelona, pero estoy en el centro de la carretera Nacional 260, en el inicio del tramo montañoso de la misma que conduce a Ripoll, donde ha sido alcaldesa la señora Jordà, luego llega a Puigcerdà, luego se va hacia la Seu d'Urgell y luego atraviesa toda la demarcación de Lleida y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 15

sigue por Huesca atravesando todo el Pirineo de Huesca, entregándose ya a Navarra. Por tanto, como es una vía que cruza los Pirineos en el sentido opuesto a los valles, es forzosamente una vía montañosa. Los que intervenimos somos absolutamente conscientes de que una vía de montaña tiene unas características determinadas que la hacen especialmente peligrosa. Es una vía donde la temperatura está bajo cero, donde se producen frecuentes heladas y nevadas, y todos son factores de riesgo muy importantes que conllevan un cierto riesgo de accidentalidad que, por desgracia, y los datos así lo constatan, se produce. A mí me pareció que la proposición no de ley de la señora Jordà era muy pertinente. Ella conoce muy bien el problema y recibe, como supongo que recibimos todos los diputados, las quejas de los usuarios y por este motivo nosotros ya manifestamos la voluntad de votar afirmativamente.

El Partido Popular propone una enmienda que es lógica desde el punto de vista del Gobierno, en la que, por decirlo de alguna manera, suaviza un poco las exigencias, pero en cualquier caso pone de manifiesto —y creo que esto es importante— la necesidad de actuar cuanto antes en esta vía en lo que se refiere a la accidentalidad. Por tanto, se vote lo que se vote, nuestro voto va a ser absolutamente positivo.

Yo creo que hay un tema relevante y es el de la mejora de la señalización, creo que tiene unos costes relativamente asequibles y además creo que se ha avanzado muchísimo y que hoy en día disponemos de elementos de señalización muy positivos que conllevan una llamada de atención al usuario en los puntos de mayor peligro. Por tanto, más allá de lo que hoy se apruebe, hay que hacerle llegar al Gobierno la necesidad de esta actuación urgente porque estamos ahora a las puertas de la temporada de invierno, en la que hay más tráfico y se corren más riesgos. Yo creo que esta proposición no de ley debería servir como mínimo para conseguir esto.

He de decir finalmente que esta es una vía que está un poco en el congelador, no desde el punto de vista climático, sino porque los recortes presupuestarios de las administraciones han hecho que no se acometa su reforma, pero algún día, no en esta Comisión, seguramente en otra, vamos a tener que pedir que se acometa ciertamente el proyecto de remodelación integral, un proyecto que, por cierto, ya ha tramitado el ministerio y que tiene incluso declaración de impacto ambiental. Por tanto, todo lo que decimos contempla este escenario mientras la carretera no se arregle.

Señor presidente, aunque se trata de un tema de vecindad total, ahora le voy a confesar algo: aquí somos cuatro diputados de Girona los que vamos a intervenir, pero hay dos que procedemos de la parte montañosa de Girona, la señora Jordà y yo mismo, y luego hay dos litorales, del llano, que son los portavoces socialista y popular. O sea, los grandes partidos lo tienen más llano, más plano, más fácil; nosotros somos gente curtida y de montaña. Lo digo porque esto seguramente ayuda a comprender ciertas cosas, pero a la postre los cuatro somos de Girona y espero convencer a todos los miembros de la Comisión para que voten afirmativamente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Para cerrar el turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Sáez.

El señor **SÁEZ JUBERO**: Me complace poder intervenir en este debate de demarcación, en este debate sobre Girona. En fin, se me acaba de definir como diputado de litoral. Soy diputado de capital (**Risas**), de la capital de Girona, y lo digo con mucho respeto a Olot. Y además aprovecho para explicar a la Comisión que hoy es San Narciso, el patrón de Girona, con lo cual se celebra allí nuestra fiesta mayor y apetece mucho más tener un debate sobre la demarcación.

Entrando a la iniciativa parlamentaria que nos presenta la señora Jordà en nombre de su grupo parlamentario, nuestro grupo parlamentario, como no puede ser de otra manera, valora muy positivamente esta iniciativa, especialmente su intención, que es en definitiva la de eliminar los puntos negros en esta carretera Nacional 260, como ha podido acreditar con diferentes estudios.

Lamento en nombre de mi grupo parlamentario que precisamente en esta legislatura se haya abandonado el Plan nacional contra accidentes de motocicletas que impulsó desde la Dirección General de Tráfico Pere Navarro y que conllevaba, por supuesto, medidas de conservación de carreteras y medidas también de protección para los motoristas. Era un plan interesante, bajo nuestro punto de vista, que debía de haber tenido continuidad con el actual Gobierno del Partido Popular. Quizá algunas de estas iniciativas podían haberse acometido con inversiones en los Presupuestos Generales del Estado de acuerdo con el Plan nacional de carreteras.

A pesar de valorar positivamente todas las intervenciones, incluso la de mi compañera Veray, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, debemos recordar que es muy importante impulsar las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 16

inversiones necesarias en esta Nacional 260, tanto para el acondicionamiento de muchos de estos tramos como para la conversión en autovía del tramo Besalú-Figueres. Recordaba también recientemente que nos sorprendió positivamente doña Ana Pastor en su primera comparecencia como ministra al establecer sus líneas prioritarias o las inversiones presupuestarias prioritarias para esta legislatura. Anunció que aparte de la conversión en autovía de la N-II, la N-260 en la demarcación de Girona sería una de sus prioridades, pero lamentablemente ese compromiso inicial no solo no ha tenido su apoyo en los Presupuestos Generales del Estado de 2015, que están actualmente en trámite parlamentario, sino en los anteriores.

Aprovechamos para indicar que esta carretera nacional, que como bien se ha expresado no es solo una carretera que transita por las comarcas de Girona y que debería ayudar también a cohesionar nuestra demarcación sino que es una carretera nacional que se origina en la frontera francesa y llega hasta Sabiñánigo, necesita de muchas inversiones y nuestro grupo parlamentario, siendo conocedores de las limitaciones presupuestarias y la necesidad de priorizar, presentó hace unas fechas una proposición no de ley para establecer un debate sobre esta carretera nacional y priorizar aquellas actuaciones que nos parecen prácticamente imprescindibles. Y destacábamos, señor presidente, señorías, cuatro aspectos. El primero es un tramo que necesita de escasa inversión, que es el tramo entre Portbou y la frontera francesa; un tramo que a consecuencia de los incendios hace dos años en el Empordà tuvo un suceso luctuoso ya que dos ciudadanos murieron atrapados en ese incendio porque esta carretera es muy estrecha y muy sinuosa, y además muchas veces actúa como alternativa a la N-II y a la autopista y, por tanto, es una carretera de entrada en España. Ese trazado sinuoso y poco acondicionado en ese incendio provocó un resultado dramático. Necesita una inversión urgente. En otras ocasiones, el Gobierno del Partido Popular se comprometió a hacerlo y, sin embargo, en el próximo presupuesto tampoco tiene partida presupuestaria. También consideramos que son tramos de siniestralidad y que es preciso el acometimiento inmediato de las variantes en Ribas de Freser, en Ripoll, señora Jordà, y en Sant Joan de les Abadesses. También la conexión de la N-260 con la variante de Olot, donde vive una parte de su tiempo nuestro compañero Pere Macias; variante de Olot que es competencia de la Generalitat de Catalunya pero que necesita su conexión con un tramo de competencia del Ministerio de Fomento y, por lo tanto, esta actuación debe realizarse de manera inmediata. Y por último, en esta proposición no de ley —y esa es la prioridad que marcamos como grupo parlamentario— se establece continuar la conversión en autovía desde Olot —ya está hecho el tramo Olot-Besalú o Besalú-Olot— en el tramo Besalú-Figueras. Ya están hechos los proyectos y en cuanto se pueda o las previsiones presupuestarias así lo indiquen, este tramo se podrá convertir en autovía.

Finalizo felicitando la iniciativa y la posibilidad de debatir esta tarde de miércoles de san Narciso sobre temas que tienen que ver con nuestra demarcación, valorando en positivo que esto va a ser un avance, pero un avance insuficiente y, en cualquier caso, les emplazo para un nuevo debate sobre esta N-260 en la Comisión de Fomento o en otros debates sobre la demarcación de Girona.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Espero que sea por el trabajo de todos y aparte también por san Narciso.

— RELATIVA A IMPULSAR MEDIDAS CONTRA EL FRAUDE EN LOS CUENTAKILÓMETROS DE LOS AUTOMÓVILES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/002900).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Y ahora pasamos al punto número 5.º, proposición no de ley relativa a impulsar medidas contra el fraude en los cuentakilómetros de automóviles, a iniciativa del Grupo Parlamentario Catalán. Para su defensa, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Convergència i Unió trae hoy a la Comisión de Seguridad Vial una proposición no de ley que, desgraciadamente, tiene una importancia creciente. Cada vez se da más un fenómeno que no deja de ser una estafa. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Al comprar un vehículo de segunda mano es esencial conocer su kilometraje para determinar el precio del mismo: menos kilometraje, vehículo menos rodado, mayor valor del vehículo. Hay un elemento objetivo que son los años de ese vehículo, pero también hay otro elemento objetivo que son los kilómetros que tiene. Si se manipula el cuentakilómetros y se vende un vehículo de segunda mano con un kilometraje muy inferior al real se está estafando a la persona que lo quiere comprar, porque se le está ofreciendo un automóvil con una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 17

manipulación en algo tan importante como el número de kilómetros. Por tanto, si se hace, se está obteniendo un precio superior, cuando el kilometraje real haría que ese vehículo tuviera un precio inferior o quizá no sería conveniente su venta por el número de kilómetros que ha realizado. De esta forma, estamos ante un fenómeno que incide también en la seguridad vial. Vender coches con el kilometraje alterado es un peligro también para la seguridad vial; es una estafa para el que lo compra, pero también es un peligro, porque el nuevo conductor de ese vehículo cree que tiene menos kilometraje y a lo mejor no realiza mayores revisiones mecánicas o no procede al cambio de piezas que le correspondería por los kilómetros que tiene en realidad, pensando que tiene menos kilómetros.

Las nuevas tecnologías, señor presidente, nos llevan también a facilitar la alteración del kilometraje a través de aplicaciones de mecanismos informáticos que, mediante conexiones USB, alteran más fácilmente el kilometraje en esos nuevos cuentakilómetros digitales. De ahí que sea un fenómeno que nos afecta directamente, que afecta a esta Comisión de Seguridad Vial y que afecta al consumo en general. Es un fraude clarísimo, es una estafa desde un punto de vista penal. No siempre es fácil catalogarlo desde un punto de vista penal como estafa, pero si se puede comprobar finalmente, lo es. Además, cuando desde la óptica de los poderes públicos nos planteamos qué se puede hacer, nos damos cuenta de que hemos empezado a hacer cosas en positivo y hay que dar valor a aspectos que hemos ya empezado a realizar. Uno de ellos es que cuando se pasa la revisión obligatoria del vehículo, la estación de ITV que hace esa inspección debe ya reflejar el número de kilómetros, y eso acaba constando en el registro de la DGT. Es un aval de futuro, porque en una futura inspección ese vehículo no puede tener menos kilometraje del que ya tenía cuando pasó la inspección. Por lo tanto, vamos en la buena dirección. También vamos en la buena dirección cuando a alguien que pide un informe a la DGT sobre un vehículo ya se incorpora siempre el kilometraje, y esto lo queremos también incorporar en esta proposición no de ley.

Pero también debemos buscar la colaboración de los talleres, para que los talleres que realizan una actuación sobre un vehículo y los concesionarios de automóviles puedan aportar estos datos de kilometraje y transmitirlos al registro correspondiente. Ahí también ganaríamos mucho. También es importante el intercambio de información entre países, porque uno puede comprar un coche a un tercer país de la Unión Europea o también uno de un tercer país puede comprar en el nuestro un coche que tenga alterado el kilometraje. Todo aquello que suponga intercambiar información también va en la buena dirección. Y otro aspecto esencial son los fabricantes. Cuando se fabrican nuevos vehículos habría que incorporar en los mismos elementos que dificulten o que impidan la manipulación posterior del kilometraje. Todas estas son medidas en positivo. Y por último, quiero agradecer al Grupo Socialista la aportación de una medida en forma de enmienda, para que claramente quede establecido en la normativa legal que cuando se realiza una manipulación del cuentakilómetros estamos ante una infracción, una infracción —se decía en la enmienda— administrativa. Hay quien puede entender que es una conducta penal, pero lo cierto es que estamos ante algo que debemos tipificar como infracción. Por ello, desde Convergència i Unió valoramos que todos estos elementos se pongan en valor.

El Grupo Popular nos planteaba una enmienda de sustitución que era adecuada pero decía poco y me consta que la voluntad del Grupo Popular, tras una negociación parlamentaria con este portavoz, acepta que se pueda concretar más, que se haga una redacción genérica que lo englobe todo pero que después se concreten puntos determinados, como hemos intentado hacer a través de una enmienda transaccional que hemos hecho llegar a la Mesa y que incluye tanto las propuestas del Grupo Socialista como las del Grupo Popular. También pone en valor lo que se está haciendo, porque es positivo que aquello que se ha impulsado se refleje también en la proposición no de ley. Pero sobre todo incidimos en un mensaje: queremos poner freno a esas alternaciones de los cuentakilómetros, a esa estafa reiterada que se produce en muchos sitios. Hay gente especializada en hacerlo y saca un buen provecho, un provecho material, por esa alteración del cuentakilómetros al vender un coche que no refleja los kilómetros reales y engaña con ello al conductor que de buena fe está creyendo que compra un vehículo que tiene menos kilómetros de los que realmente tiene. Esto hay que frenarlo, esto hay que evitarlo y el conjunto de medidas que hoy proponemos en esta proposición no de ley va en esta dirección. Hemos hecho llegar ya la transacción a la Mesa y esperamos el voto unánime de todos los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos ahora a sustanciar la defensa de las enmiendas. En primer lugar, la del Grupo Socialista en boca de su portavoz, en este caso el señor Canongia.

El señor **CANONGIA GERONA**: Señor presidente y señores diputados, el señor Jané hoy está muy locuaz, le gusta hablar mucho rato. La exposición de motivos de su proposición no de ley es más que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 18

suficiente como para, una vez leída, darse cuenta de que estamos ante un problema. En mi intervención no quería citar esta exposición de motivos porque pensaba que usted nos la iba a leer y así nos ahorraríamos mucho tiempo.

Hay dos datos que usted no ha dado y que son fundamentales para saber de qué estamos hablando: el coste económico del fraude en España está estimado en 343 millones de euros y en Europa está estimado en alrededor de 10.000 millones/año. Estas son las magnitudes de las que estamos hablando. Por lo tanto, es normal que las asociaciones de automovilistas estén preocupadas por este motivo. El señor Jané nos ha transmitido, punto por punto, el artículo aparecido en la revista del RACC. El RACC es la entidad automovilística más importante del país. Nosotros hemos ido a la más importante de Europa, que es la alemana ADAC, que fue la que consiguió que en Alemania fuera castigado el hecho de manipular los cuentakilómetros. Creo que lo fundamental es si hay castigo o no hay castigo, porque aquí podemos tomar medidas muy bienintencionadas por parte de todos. Por ejemplo, pienso que el tema de las ITV es fundamental; se aprobó en la anterior legislatura, se ha puesto en marcha en esta y es un tema fundamental. Todas estas cuestiones van a ayudar mucho, y estoy seguro que tarde o temprano tendremos un registro único en la Unión Europea, además creo que lo debemos impulsar porque nosotros somos muy receptores. Esta es una curiosidad. España es uno de los clientes por naturaleza de este tipo de vehículos de alta gama traídos desde países del centro de Europa, más desarrollados o con mayor poder adquisitivo que nosotros. Por lo tanto, somos fruto del fraude y tendríamos que liderar esta lucha en Europa.

Una vez dicho esto, me parece que es hablar por hablar. Las cosas son muy claras. Es decir, tenemos un problema, hay que abordarlo, se están empezando a dar los primeros pasos, se tiene que insistir en ello y no bajar la guardia. Esta es la cuestión y lo tenemos que conseguir, porque en ese caso habremos sido útiles a los ciudadanos. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Y ahora, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado señor Pérez de Insua.

El señor **PÉREZ INSUA**: Intervengo para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular en relación con la proposición no de ley de Convergència i Unió y anunciarles que vamos a votar a favor de la enmienda transaccional que hemos consensuado. Vamos a votar a favor porque entendemos que es necesario frenar cualquier actividad fraudulenta en la manipulación de los cuentakilómetros de los automóviles y porque también las medidas que contiene la enmienda transaccional presentada se están acometiendo ya por el Gobierno. Mi grupo parlamentario comparte con su señoría la necesidad de evitar el fraude de los cuentakilómetros de los vehículos, pues ciertamente no solo afecta a los consumidores, que deben pagar un sobrecoste en el precio de compra del vehículo de segunda mano, sino que también ocasiona un importante riesgo para la seguridad vial porque afecta también a la industria al tratarse de un acto de competencia desleal, afecta al medio ambiente puesto que son coches que emiten más emisiones contaminantes e incluso afecta a las compañías aseguradoras, que reciben más reclamaciones por los siniestros.

Por esas razones, el Gobierno ya determinó en su momento la obligación de controlar el kilometraje de los vehículos a través de las estaciones de ITV, y así lo reconoce el grupo parlamentario proponente en los antecedentes de su proposición cuando afirma que desde el 1 de enero de 2014 es obligatorio que en las ITV se registren los kilómetros del vehículo y los comuniquen a la Dirección General de Tráfico. A más abundamiento y corrigiendo, si me permite, señor Jané, la fecha que se cita, entendiéndola como un simple error, le diría que desde el día 1 de enero de 2013 es obligatorio que todas las ITV comuniquen, vía *on line*, al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico el kilometraje de los vehículos usados que realizan la inspección de ITV obligatoria, con la finalidad de evitar incoherencias tales como consignar un kilometraje inferior en una fecha posterior. Esa medida de obligado cumplimiento adoptada por el Gobierno ha permitido, a agosto de 2014, regular y controlar ya el 65% del parque de automóviles activos, porcentaje que se irá incrementando, sin duda, según vayan superando la primera inspección técnica los vehículos nuevos matriculados en los últimos cuatro años. Para dar la máxima difusión de los datos sobre el kilometraje de los vehículos que dispone el Registro de Vehículos y favorecer la detección de aquellos vehículos cuyo kilometraje ha podido ser manipulado, se ha incluido este dato de kilometraje en los informes sobre vehículos que expide la Dirección General de Tráfico cuando un ciudadano lo solicita para la adquisición de un vehículo. Incluso el Gobierno está impulsando en la actualidad un proyecto de colaboración con talleres y concesionarios de automóviles en la línea de incluir los datos sobre kilometraje de los automóviles en el registro de vehículos correspondiente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 19

Y ya para terminar, he de significar que mi grupo parlamentario también comparte la necesidad de promover, cómo no, la modificación de la normativa de la Unión Europea, a fin de adoptar medidas técnicas que impidan la manipulación de los cuentakilómetros de los automóviles, así como un intercambio de información entre todos los países de la Unión Europea. Creemos que es necesaria la cooperación internacional en la lucha contra la manipulación del cuentakilómetros de los vehículos porque entendemos que en una sociedad globalizada la cooperación internacional en general y la europea en particular resulta imprescindible para la efectividad de las medidas que adopte un Estado miembro.

Por todas estas razones, el Grupo Parlamentario Popular va a votar a favor de la enmienda transaccional en los términos que se recogen en la misma, tal y como anunciamos al principio de nuestra intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Debo entender, señor Jané, que acepta esta enmienda transaccional y por tanto es la que vamos a someter a votación.

— RELATIVA A LA NECESIDAD DE MEJORAR LA FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL DE NUESTROS MAYORES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003097).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos ya al punto 6.º del orden del día, proposición no de ley relativa a la necesidad de mejorar la formación en seguridad vial de nuestros mayores, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Para defenderla, tiene la palabra la señora Fernández-Ahuja.

La señora **FERNÁNDEZ-AHUJA GARCÍA**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, procedo a presentar nuestra proposición no de ley relativa a mejorar la formación en seguridad vial de nuestros mayores. A estas alturas resulta incuestionable el proceso de envejecimiento que va sufriendo la sociedad española. Hay una serie de datos que así lo avalan: de un lado, la pérdida progresiva de habitantes en las próximas décadas —en el año 2052 tendremos unos 41,6 millones de habitantes, es decir, un 10% menos que en la actualidad— y de otro lado, un paulatino descenso de la natalidad —así también en los próximos cuarenta años nacerían en España unos 14 millones de niños, es decir, un 24% menos que en los últimos cuarenta años—. Por lo tanto, si por un lado tenemos una pérdida progresiva de habitantes en las próximas décadas y por otro, un paulatino descenso de la natalidad, ello conlleva una consecuencia obvia, y es que el mayor crecimiento de población se concentrará en las edades más avanzadas.

En el 2052, el grupo de edad mayor de sesenta y cuatro años se incrementará en un 89%, pasando a constituir el 37% de la población total y de dicho envejecimiento se deriva un deterioro claro de la seguridad vial. Ello demuestra la sobrerrepresentación de este colectivo en las estadísticas de siniestralidad. Y si no, veamos algunos datos dados por la Dirección General de Tráfico. Los mayores de sesenta y cuatro años participan tan solo en el 10% de los accidentes con víctimas; sin embargo, representan el 27% de los fallecidos y el 15% de los heridos graves. Su índice de letalidad es 3,7 veces superior al del resto de la población víctima de un accidente de tráfico y su tasa de fallecidos por millón de población es un 63% mayor que la del resto. El número de personas mayores de sesenta y cuatro años fallecidas en zona urbana no para de aumentar desde el año 2008 y la tasa general de fallecidos por cada 100.000 habitantes, mientras en el resto de colectivos se redujo en un 30% entre el 2009 y el 2011, en el caso de las personas mayores de sesenta y cuatro años tan solo se redujo en un 5% y el número de fallecidos en las veinticuatro horas inmediatamente posteriores al accidente se eleva en los mayores de sesenta y cuatro años en un 10% en estos últimos dos años; hemos pasado de 116 víctimas en el 2012 a 126 en el pasado año. Es obvio que los mayores de sesenta y cuatro años constituyen un colectivo altamente vulnerable. La tasa de implicación en accidentes con lesiones podemos reflejarla mediante una U, en cuyo nivel mínimo se hallarían las personas entre cincuenta y cinco y sesenta y cuatro años y al mismo nivel estarían los colectivos entre veinticinco y treinta y cuatro años, y sesenta y cinco a setenta y cuatro años.

La estrategia española de seguridad vial 2011-2020 propone como objetivo la reducción del 10% en el número de conductores fallecidos mayores de sesenta y cuatro años. Desde luego, o tomamos medidas o se halla claramente en peligro el cumplimiento del mencionado objetivo: Pensemos que en el 2011 ha habido 179 víctimas de este colectivo y en el 2012, 203; hay un claro aumento de un 13%. Por lo tanto, como ya he dicho, hay que articular medidas que no ataquen solo los síntomas, sino que ataquen la raíz o causa del problema, porque es obvio que la conducción de las personas mayores de sesenta y cuatro años tiene claros beneficios en su bienestar físico y psicológico y desde luego en su autonomía e independencia, pero también es claro que el envejecimiento lleva aparejado un mayor riesgo en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 20

seguridad vial porque obviamente se pierden cualidades cognitivas, perceptivas y sensoriales, y ello evidentemente incide negativamente en la conducción. Se ve, desde luego, en la tipología de los accidentes. Así en vías interurbanas se dan sobremedida en las carreteras convencionales y en las intersecciones, con abundantes colisiones, salidas de la vía y vuelcos, y en las vías urbanas precisamente pasa en el lado de los peatones —se hablaba de ello, recuerdo, en una PNL anterior—, y es que a veces se cruza sin mirar, no se cruza bien o no se cruza por el paso de peatones, dando lugar a numerosos atropellos.

De ahí que el Grupo Parlamentario Popular considere oportuno instar al Gobierno a que se pueda elaborar una estrategia específica de educación vial a medio y largo plazo, impulsando las correspondientes comisiones provinciales y autonómicas en este sentido para dar respuesta al problema creciente que representa la inseguridad vial de este colectivo tanto en el ámbito urbano como en el ámbito interurbano. También he de decir que respecto a esta proposición no de ley el grupo parlamentario de Convergència i Unió nos ha presentado una enmienda a fin de promover una mejora en las revisiones médicas para la renovación de los permisos de conducir respecto a la cual nosotros proponemos una enmienda transaccional relativa a promover la mejora de la caracterización de las aptitudes psicofísicas en las revisiones de los permisos con una repercusión especialmente sensible en el colectivo de los mayores.

Confiamos que nuestra proposición no de ley sea aceptada y votada favorablemente por las diferentes formaciones políticas y confiamos también —seguro que sí— que el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió nos acepte la enmienda transaccional que hemos presentado. Para concluir quisiera poner de manifiesto el talante dialogante que este grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Popular, está demostrando a lo largo de esta sesión, ya que no en vano la práctica totalidad de las iniciativas que hoy estamos aquí debatiendo están, mediante las correspondientes enmiendas, siendo votadas a favor. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Y ahora le va a responder el señor Jané, que va a defender la enmienda de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, compartimos el texto que hoy nos propone el Grupo Popular en esta proposición no de ley, compartimos esa inquietud, compartimos esos datos y queremos reforzar a través de una enmienda algo que tiene una relación directa con medidas a favor de la seguridad vial de nuestras personas mayores: ¿cómo se hacen las revisiones médicas? Nos preocupa el sistema de revisiones médicas; entendemos que debe mejorarse. Quiero recordar aquí que hemos colaborado con el diputado Guillem García Gasulla, intercambiando incluso propuestas, para ver si somos capaces de trasladar una propuesta de consenso en esta Comisión. Porque al hilo de esta proposición no de ley relativa a la necesidad de mejorar la formación en seguridad vial de nuestros mayores, deberíamos también incidir en cómo se hacen las revisiones médicas, qué datos conocemos cuando se realiza una revisión médica. Decíamos que sería oportuno que en esas revisiones se obtuviera más información sobre las enfermedades, los medicamentos y los psicofármacos que puedan alterar o afectar a la conducción, porque eso es seguridad vial. Por ello aceptamos esa transacción que ahora se nos ofrecía a nuestra enmienda, porque refleja esa finalidad, la finalidad de incidir en las revisiones médicas y la búsqueda de aquellos factores que pueden alterar una buena conducción futura, saber detectarlos, en definitiva, saber prevenir.

Nos preocupan —lo decía también la señora Hernández, del Grupo Popular, en la defensa de su proposición no de ley— las cifras. Yo les puedo aportar una cifra del Servei Català de Trànsit de fecha 26 de octubre. A fecha 26 de octubre, todos los fallecidos en Cataluña en vías interurbanas durante este mes de octubre tienen más de ochenta años, y esta es una cifra que nos debe hacer reflexionar. Tengo aquí un gráfico, señor presidente, que es muy elocuente en cuanto a la cifra de fallecidos. Quiero citar expresamente que don Joan Josep Isern, director del Servei Català de Trànsit en Cataluña, está muy preocupado por este tema, se lo ha trasladado ya a doña María Seguí, la directora general de Tráfico, y debemos actuar y buscar soluciones. En este año 2014, a fecha 26 de octubre hay veinte fallecidos de más de setenta y cuatro años, y es una cifra muy elevada que nos debe hacer reflexionar, que está en lo más elevado de la estadística en los segmentos de edad. De ahí que tenemos que buscar soluciones para proteger a esas personas de más edad que no queremos que por una mala planificación se vean expuestas a una siniestralidad superior.

El objetivo esencial de esta Comisión es prevenir accidentes de tráfico y actuar ante datos que pueden causar una cierta alarma o un cierto factor de riesgo. Ahora vemos que este lo es, que la evolución no es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 21

positiva —lo recordaba también la señora Hernández— y por lo tanto es importante todo aquello que podamos consensuar para mejorar la formación en seguridad vial de nuestros mayores y también para mejorar esos procesos de reconocimiento médico. A ver si también por esa vía podemos contribuir a que en un futuro esas cifras tan elevadas de accidentes que afectan muy directamente a las personas mayores puedan tener una evolución no tan negativa. De ahí la enmienda que hemos presentado. Adelanto, señor presidente, que aceptamos la transacción y que votaremos favorablemente esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición de grupo, tiene la palabra el diputado Guillem García Gasulla, del Grupo Socialista, que nos va a dibujar la posición del Grupo Socialista sobre la cuestión.

El señor **GARCÍA GASULLA**: Voy a hacer mención a lo que ha dicho nuestro compañero Sáez Jubero. Hoy es san Narciso, sí, pero no solo san Narcís de Girona, el de las moscas, sino también san Narciso, obispo de Jerusalén, que accedió al Episcopado a la edad de ochenta años y fue obispo hasta los ciento diez. **(Aplausos)**. Traigo el recuerdo de san Narciso —se celebra hoy también el de Jerusalén— porque de alguna manera quiero ejemplificar cómo una persona mayor puede desempeñar eficazmente responsabilidades más allá de los sesenta y cinco años e incluso ser un buen conductor, de almas en el caso de san Narciso.

La propia Dirección General de Tráfico tiene dificultad en fijar cuáles son las características del grupo de personas mayores, que es amplio y heterogéneo. La edad cronológica —dice la Dirección General de Tráfico— no supone un estado psicofísico disminuido. De hecho, hoy son muchas las personas mayores que disponen de mayor movilidad, mayor autonomía y mayor independencia. Como ha dicho la proponente, el grupo de personas mayores es un grupo de riesgo, pero como consecuencia de esa mayor movilidad también es un grupo más expuesto, y eso quiero distinguirlo. Además hay otra cuestión. Por mi profesión sería estúpido que no reconociera que el envejecimiento supone alteración y merma de ciertas funciones perceptivas y motoras, pero estas pérdidas y estas alteraciones no se inician a los sesenta y cuatro años, sino que empiezan en la quinta década de la vida, a partir de los cincuenta años, no se instauran de manera súbita sino de manera progresiva e incluso puede haber personas mucho mayores de esa edad, de setenta años, que no padezcan ninguna de estas limitaciones.

No voy a poner en duda las cifras estadísticas que ha expuesto la proponente, pero querría añadir las cifras de un estudio de la Fundación Mapfre sobre mayores de sesenta y cinco años y seguridad vial. El estudio reconoce que las personas mayores de sesenta y cinco años son conductores responsables, puesto que utilizan el cinturón de seguridad en un porcentaje del 91%; pasan las revisiones periódicas y obligatorias de sus vehículos en un 96% de los casos; asumen que conducir por la noche en condiciones climatológicas adversas son los factores que más estrés les producen; prefieren conducir por seguridad en autopistas o autovías; reconocen en un porcentaje muy alto, el 87%, que notan disminuidas algunas de sus capacidades; el 81% tiene la opinión de que no hay seguridad vial suficiente y específica para ellos, y el 63% se comporta de una forma responsable en cuanto a la ingesta de medicamentos que inciden en la conducción. Por supuesto, estamos de acuerdo con la propuesta del Partido Popular porque es fundamental la educación en seguridad vial, pero lo es en todas las edades de la vida y en las más tardías también, no para introducir nuevos elementos sino, en todo caso, para reforzar los comportamientos que tendrían que haber sido aprendidos y ayudar a asumir y descubrir las limitaciones propias de ese grupo de edad. La propia Dirección General de Tráfico hace ciertas recomendaciones con respecto al grupo de mayores, que no son todas de educación vial sino que algunas son: diseño de vías, diseño de vehículos, mejora de los procedimientos de atención y revisión del permiso de conducción, mejora de la valoración de la capacidad visual. Como ha recordado el diputado Jané, el 19 de febrero proponíamos una proposición no de ley sobre ampliación y mejora de los exámenes para determinar las capacidades visuales en la conducción de vehículos, y el grupo proponente votó en contra.

Del estudio Mapfre también recogemos algunas recomendaciones que podrían hacerse al Gobierno en relación con los peatones: diseño de vías; revisión de duración de los semáforos; como ya han apuntado, adecuación de los semáforos que siempre están en ámbar para los conductores; control en semáforos de gran tráfico de peatones para evitar que los conductores se lo pasen en rojo o que arranquen antes de tiempo. Hoy, sin que siente precedente porque defendemos todo aquello que mejora la promoción y defensa de la autonomía y defensa de las personas, sea cual sea su edad vital, votaremos que sí la propuesta del Grupo Popular, incluso con la enmienda transaccional que pueda haber. No olviden sus señorías, especialmente aquellas que no han alcanzado los 65 años de edad, que algún día llegarán a ser mayores; quizás no adultos, maduros, responsables, sensatos y juiciosos. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 22

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández-Ahuja, usted ha presentado una transaccional de adición, que consiste en añadir: Promover la mejora de evaluación de las aptitudes psicofísicas en las revisiones de permisos, con una repercusión específica y sensible en el colectivo de los mayores. Por tanto se va a votar con esta transaccional con el grupo de CiU. **(Asentimiento)**.

— RELATIVA A LA REVISIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003111).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar ya a la última de las proposiciones no de ley, la relativa a la revisión de la señalización, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista, y que va a defender en su nombre el diputado señor Guillén Izquierdo.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Defiendo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista una proposición no de ley que tiene por objeto impulsar la acción de Gobierno en torno a la revisión de la señalización existente en las carreteras, en las autovías y autopistas de su titularidad, con el fin de que se adecue la señalización de los límites de velocidad a las características de la vía. Lo hago teniendo en cuenta que la mayor parte de los accidentes que se producen en España sobre todo en vías convencionales son como consecuencia de la velocidad, por eso se hace necesario adoptar todas las medidas que se consideren oportunas a fin de que la velocidad no sea la causa principal en la siniestralidad de nuestras carreteras.

El Gobierno ha tomado ya alguna medida normativa para que se produzca un cambio en la señalización vertical que afecta a prohibiciones, a obligaciones, a restricciones, a alguna advertencia de peligros, además de lograr una información más clara y objetiva para los conductores. Nos resulta chocante en esta normativa que el Gobierno da prioridad en la adaptación de las señales de velocidad recomendada en curvas de las redes de alta capacidad, sin hablar para nada de la red de carreteras convencionales, que es donde se produce la mayor parte de los accidentes; y aún más nos sorprende cuando esa normativa dice que el resto de señales instaladas continuarán en servicio hasta que sea necesaria su reposición, en cuyo momento se aplicará lo dispuesto en esta orden. La pregunta que nos podemos hacer es cómo se fija esa necesidad de la reposición de las señales instaladas y según qué procedimientos. Mucho nos tememos que la necesidad se objete por criterios presupuestarios antes que por el riesgo que para la circulación tiene el estado de algunas de estas señales, bien por su inexistencia, bien por su deterioro, bien por los cambios producidos en las vías de circulación que no han llevado consigo una adecuada señalización. Hablamos, por lo tanto, de necesidad y también de credibilidad, de la credibilidad de los límites de velocidad que existen hoy en día en algunos puntos de nuestras carreteras. ¿Quién de sus señorías no conoce limitaciones de velocidad, por ejemplo a 40 kilómetros por hora, que no se corresponden con las características de una vía que permitiría fácilmente circular a velocidades de 90 kilómetros por hora... **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Guillén, un momento. Ruego a los diputados y diputadas, ya que queda poco, que atendamos a don Vicente Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Digo que aparte de hablar de la necesidad de la reposición de las señalizaciones en nuestras carreteras, fundamentalmente en los límites de velocidad en curvas, estamos señalando la credibilidad que los actuales límites de velocidad tienen en nuestras carreteras. Decía que quién de sus señorías no se ha encontrado con circunstancias en las que hay un límite de velocidad de 40 kilómetros por hora en una curva de una vía en la que fácilmente cualquier vehículo podría circular a velocidades superiores y que lo único que ocasiona es entorpecimiento precisamente en la circulación.

Nosotros entendemos que las necesidades se tienen que fijar a través de auditorías de seguridad vial, que ya sabemos que el Gobierno realiza pero de las cuales no da ninguna cuenta en el Parlamento. Por lo tanto desconocemos si esas auditorías se efectúan solo en la elaboración de los proyectos de nuevas carreteras o en las ya puestas en servicio, si se hacen solo para los tramos de concentración de accidentes o en todos los tramos de carretera de titularidad estatal; y, lo que es más importante, desconocemos los resultados de esas auditorías, o al menos no se ha informado nunca a este Parlamento. Es de todos conocido que el 20% de los accidentes que ocurren en nuestras carreteras suceden en los tramos de concentración de accidentes, que es precisamente donde el Gobierno actúa con más premura; parece necesario utilizar también otras herramientas para identificar situaciones peligrosas, reales o potenciales, en las que podrían ocurrir el 80% de los accidentes restantes. ¿Dónde ocurren el resto de accidentes, ese

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 23

80%? Fundamentalmente en las carreteras convencionales. ¿Por qué? Porque su diseño se hizo con criterios menos rigurosos que el proceso de diseño actual y porque el volumen de tráfico y su composición han evolucionado sustancialmente durante años. Por lo tanto, hay razones de mucho peso para realizar esas auditorías de seguridad vial en las carreteras abiertas al tráfico. Señalaré algunas: el cambio en los usos de una determinada vía, así como los usos de los terrenos colindantes a la carretera, porque introduce cambios en la propia vía; adelantarse a los efectos de los cambios sobre la seguridad antes de que estos deriven en accidentes: la evolución de los entornos no solamente en el ámbito urbano sino también en el rural, donde la vegetación y el paisaje están sujetos a un continuo cambio; el envejecimiento de equipamiento, la retroreflexión, la coloración, la visibilidad, porque son parámetros que se van degenerando con el tiempo, y que hacen necesario el cambio en esa señalización; y, finalmente, el deterioro del equipamiento que hace que se deba comprobar su estado de conservación y la influencia en la seguridad. Hay motivos de peso para que una vez realizadas las auditorías se adecúen las señales, fundamentalmente las relativas a los límites de velocidad, a las nuevas circunstancias de las carreteras, autopistas y autovías. Repito, señorías, que en ese sentido en tres años el Gobierno del Partido Popular no ha hecho prácticamente nada. Estas son solo algunas reflexiones sobre el *petitum* de la proposición no de ley que defendemos. Somos conscientes de los avances que entre todos hemos conseguido en materia de seguridad vial, pero desde nuestro grupo queremos contribuir a que la siniestralidad vial sea cero, por eso realizamos esta propuesta, que esperamos goce del acuerdo de los grupos parlamentarios.

Tengo que indicarle al señor presidente que hemos llegado a un acuerdo transaccional que haremos llegar a la mesa pero que en todo caso leo. Diría la proposición no de ley: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a impulsar una revisión de la señalización existente en las carreteras, autovías y autopistas de su titularidad, para adecuar la señalización de los límites de velocidad a las características de la vía.

El señor **PRESIDENTE**: De un Guillén a un Guillermo. Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Guillermo Collarte.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Si no fuera la hora que es y no fuera san Narciso tendría la tentación de recordar un viejo trabajo de la carrera que —si no recuerdo mal, no me falla la memoria, pero después de lo que he oído casi empiezo a pensar que soy mayor— se llamaba La señalización y su influencia en la velocidad y la siniestralidad. No voy a ser cruel con ustedes y se lo voy a evitar.

Haré solo dos matizaciones sobre alguna de las afirmaciones que mi compañero don Vicente Guillén ha hecho, toda vez que, como bien ha dicho, hemos llegado a un acuerdo. No es cierto que la Dirección General de Carreteras no haga nada. Lo que ha sucedido es que se ha aprobado una modificación de la Instrucción 8.1-IC, de señalización vertical, y como consecuencia se origina un proceso de adaptación.

Quisiera hacer referencia brevemente a tres aspectos, porque ya es una hora avanzada. La disposición transitoria única hace hincapié en las señales de velocidad máxima aconsejada, porque en la nueva norma se modifica la metodología de cálculo de ese valor con respecto a lo establecido en la norma anteriormente vigente. Esta modificación tiene el objetivo de homogeneizar los criterios establecidos en distintas normas de instrucción de carreteras, fundamentalmente las que se refieren al trazado. La nueva norma introduce unos nuevos carteles que contendrán señales del código acompañadas de mensajes textuales, cuyo fin es reforzar las advertencias y prohibiciones establecidas por dichas señales del código, captando de modo más eficiente la atención del conductor. Estos carteles se instalarán en los tramos especialmente delicados, donde los técnicos de la Dirección General de Carreteras consideren que pueda tener una influencia positiva sobre la seguridad vial. No se fija un plazo para la instalación de estos carteles sino que se instalarán en el momento que se consideren necesarios, y que tanto preocupa al señor Guillén. Como paso previo a la progresiva adaptación de la señalización existente a la nueva, la Dirección General de Carreteras está analizando los cambios necesarios y la cantidad de señales que serán afectadas. Por último —esto creo que es lo más importante—, con independencia de la aprobación de la nueva norma sobre la señalización vertical, la Dirección General de Carreteras evalúa constantemente, como no podía ser de otra manera, el estado de las carreteras de su red. En los tramos en que se registra un aumento de la accidentalidad se aplican diferentes medidas, entre las que se encuentra la instalación o modificación de la señalización y el balizamiento, con el fin de lograr una mayor seguridad vial y una disminución del número de accidentes.

Es evidente que la Dirección General de Carreteras realiza auditorías. Si mi portavoz no me desautoriza —creo que no—, si prefiere, lo hacemos conjuntamente; si no lo pedimos nosotros. No creo que sea nada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 24

complicado pedir al director general de Carreteras que comparezca en esta Comisión y nos explique, para su tranquilidad y la de todos, las auditorías que se hacen tanto en la red convencional como en las redes de alta capacidad. Repito, sinceramente tengo que negarle la mayor de que la Dirección General de Carreteras no ha hecho nada en los tres últimos años, porque es evidente que se sigue haciendo conservación todos los días. Estaré encantado de apoyar, si es su propuesta, si quiere que lo pongamos nosotros, que el director general de Carreteras nos explique a todos los miembros de esta Comisión lo que está haciendo en lo que se refiere a la señalización. Yo creo que nos dejará enormemente tranquilos.

El señor **PRESIDENTE**: La última intervención antes de proceder a la votación —ya podemos realizarla porque veo que ya están todos aquí concentrados— será la de don Jordi Jané, a quien vamos a dar la palabra, para que con su brevedad acostumbrada cierre este... **(Risas)**.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, lo haré con celeridad.

Daremos apoyo a esta proposición no de ley. He de recordar que esta Comisión de Seguridad Vial la hemos vinculado muchísimo a la DGT y al Ministerio del Interior. Por tanto sería bueno, ya que comparece la directora general de Tráfico, que también viniera el ministro del Interior ante esta Comisión, como se había hecho en los primeros años de su existencia. Podrían comparecer también, al hilo de esta última intervención, responsables del Ministerio de Fomento, a poder ser la propia ministra. Desearíamos que viniera un día a esta Comisión de Seguridad Vial porque, como pasa en el conjunto de países de nuestro entorno, la seguridad vial no está tan ligada a la sanción y al Ministerio del Interior sino a las actividades de Fomento y Transporte. De ahí que en esta Comisión, que es de seguridad vial y de movilidad sostenible, tenemos una asignatura pendiente, señor presidente. Repito, hagamos también venir a ella a la ministra; no únicamente al ministro de Interior sino también a la ministra de Fomento. Yo no lo conseguí en la primera legislatura pero acudió don Víctor Morlán, que entonces era el secretario de Estado. En esta ocasión sería bueno que en estos últimos periodos de sesiones de esta legislatura se pudiera planificar esa doble comparecencia del ministro del Interior y de la ministra de Fomento.

Para terminar ya —porque me piden todos celeridad—, estamos de acuerdo en vincular el límite de velocidad con el estado de la vía, porque en ocasiones se estigmatizan límites altos cuando la vía lo permite. Tenemos que buscar siempre que el límite sea creíble y realmente donde hay peligro, donde la vía no está en condiciones que el límite de velocidad sea más bajo, para prevenir ese accidente. Hay que buscar que ese tramo de concentración de accidentes tenga realmente un límite de velocidad siempre adecuado y más bajo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Jané por el esfuerzo de síntesis que ha realizado.

Vamos a pedir simplemente al señor Vicente Guillén que nos mande la transaccional que han acordado.

Procederemos ya a la votación según el orden inicial de la Comisión. La vamos a realizar no en función de cómo hemos debatido los puntos sino de cómo aparecen en nuestro orden del día. Vamos a iniciar la votación del punto 1.º, sobre la siniestralidad en los pasos de peatones y medidas para reducirla, del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

El punto 2.º es sobre la seguridad en la carretera N-260 y especialmente la de motoristas en la Collada de Toses, del Grupo Parlamentario Mixto (diputada Teresa Jordà). Se vota en los términos de la enmienda del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 3.º del orden del día, sobre refuerzo de carácter público en materia de exámenes para obtención del permiso de conducir, del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Vamos a pasar al punto 4.º, relativo a la reducción de tarifas en las autopistas para las motocicletas, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, que se vota en los términos de la transaccional.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 681

29 de octubre de 2014

Pág. 25

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

El punto 5.º es relativo a impulsar medidas contra el fraude en los cuentakilómetros de automóviles, del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió. Se vota también una transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

Vamos a votar ahora el punto 6.º, proposición no de ley relativa a la necesidad de mejorar la formación en seguridad vial de nuestros mayores. También se vota una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

Finalmente, el punto 7.º, relativo a la revisión de la señalización, del Grupo Parlamentario Socialista, también votada en texto transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

Se levanta la sesión —de san Narciso—.

Eran las siete y cincuenta minutos de la tarde.