



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2015

X LEGISLATURA

Núm. 819

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 27

celebrada el miércoles 27 de mayo de 2015

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre la limitación de velocidad de los vehículos. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000384) 2
- Relativa a establecer unidades didácticas de educación vial para contribuir de forma más intensa y eficaz a la necesaria prevención de los accidentes de tráfico en la educación obligatoria. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/003647) 5
- Relativa a impulsar la seguridad vial en el currículo escolar. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003668) 5
- Sobre el reglamento general de circulación urbana e interurbana. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/000732) 9
- Sobre la mejora de la movilidad en el Camino de Santiago. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002249) 12
- Sobre la protección de los trabajadores en las carreteras y autovías. Presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 161/002758) 14

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 2

- Sobre la realización de un mapa regional de transporte de mercancías peligrosas por carretera, con indicación de aparcamientos adecuados, áreas de descanso especializadas, estaciones de desgasificación y lavaderos de cisternas autorizados. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003141) 16
- Relativa a la institucionalización del Día Nacional de la Moto. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003674) 19

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE LA LIMITACIÓN DE VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000384).**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos la sesión de la Comisión. El orden del día consta de ocho proposiciones no de ley, por lo que ruego a los portavoces que sean breves en sus intervenciones. Si les parece bien, comenzaremos con el debate del segundo punto y después continuaremos por el orden establecido.

Debatimos la proposición no de ley sobre la limitación de velocidad de los vehículos, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, en cuyo nombre tiene la palabra la señora Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: En un contexto en el que los accidentes de tráfico ocasionan miles de muertos cada año en el Estado español, entendemos que no tiene sentido que se permita que los vehículos alcancen velocidades capaces de infringir, y en mucho, la normativa de tráfico relativa a límites de velocidad. Es absurdo que legislemos límites de velocidad y que, por el contrario, se fabriquen vehículos que sobrepasan con creces la normativa vigente. La experiencia en la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en las categorías de vehículos de motor pesados ha sido muy positiva y, a nuestro entender, debería extenderse al resto de vehículos a motor. Esta medida no serviría solamente para reducir la siniestralidad —que también, evidentemente—, sino que asimismo se justificaría desde la óptica de la contaminación atmosférica y el cambio climático, puesto que con altas velocidades el consumo de combustible crece de forma más que proporcional. Así lo reconoce la exposición de motivos del Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, cuando literalmente dice: La utilización de dispositivos de limitación de velocidad en las categorías de vehículos de motor pesados, en aplicación del Real Decreto 2484/1994, de 23 de diciembre, ha surtido efectos positivos tanto en la mejora de la seguridad vial como en la protección del medio ambiente.

Debemos añadir que en una encuesta realizada a finales del año 2005 por el RAC sobre el riesgo de la velocidad, el 77 % de los conductores entrevistados —que no es poco— dijeron que estaban dispuestos a instalar un limitador de velocidad en su vehículo. Cuando el Gobierno anterior volvió al límite de 120 kilómetros por hora, quiero recordar que el señor Rubalcaba señaló que circular a 110 kilómetros por hora era más barato, más seguro y menos contaminante; en aquel momento se cifró en 450 millones de euros el ahorro conseguido en la balanza de pagos circulando a no más de 120 kilómetros por hora.

Por todas estas razones, instamos al Congreso de los Diputados a modificar el Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, y demás normativa que sea necesaria, para que antes de cinco años la utilización de dispositivos de limitación de velocidad, ya vigente en las categorías de vehículos de motor pesados, lo sea también para el resto de los vehículos automóviles, nuevos o usados, accionados a motor, que sean objeto de la primera matriculación definitiva en España de vehículos, manteniendo en todo caso las exenciones previstas en el artículo 7 del citado Real Decreto.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 3

Para su defensa, tiene la palabra la señora Castellano Ramón.

La señora **CASTELLANO RAMÓN**: Como ha dicho el grupo proponente, la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en vehículos está ya vigente en España desde el año 1984 mediante un real decreto y, posteriormente, a través del Real Decreto 1417 del año 2005. La seguridad en el transporte y los aspectos medioambientales son esenciales para garantizar una movilidad sostenible, que recuerdo que es uno de los objetivos de esta Comisión.

La utilización de dispositivos de limitación de velocidad en las categorías de vehículos de motor pesados ha surtido efectos positivos tanto en la mejora de la seguridad vial como en la protección del medio ambiente. Recordemos que cumplir con los límites legales de velocidad podría evitar una cuarta parte de muertes en accidentes de tráfico. En el año 2013 fallecieron en nuestro país 366 personas y 1.518 resultaron heridas graves en accidentes relacionados con la velocidad. En este sentido, todavía nos queda mucho trabajo por hacer. Otro de los objetivos de esta Comisión es garantizar cero accidentes, y mi grupo piensa que todo lo que se haga para evitar más muertes por esta causa, como el control de velocidad en nuestras carreteras, será bienvenido.

Me gustaría recordar que el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de 2013 de la Organización Mundial de la Salud dice que la observancia legal de la velocidad puede reducir de forma significativa los accidentes y las lesiones causadas por el tráfico. Además, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil afirma que en nuestro país hay más de un millón de conductores que todos los días sobrepasan los límites de velocidad. Esta cifra va en la misma línea que el estudio de la DGT que dice que en las carreteras convencionales el 39% de los vehículos superaba la velocidad límite establecida y el 13% superaba el límite en más de 20 kilómetros/hora. En estas vías convencionales se produce más del 70% de los accidentes con víctimas. En autovías, el 10% de los conductores superaba en una media de 10 kilómetros/hora el límite de velocidad establecido. Otro estudio dice que en la Unión Europea el 25% de los conductores admite superar los límites de velocidad en las autopistas y las autovías y el 13% en carreteras convencionales. Como decía antes, nos queda muchísimo trabajo por hacer.

Todas estas cosas ponen de manifiesto que la velocidad sigue siendo una de las lacras para la seguridad del tráfico, de forma que será positivo todo lo que hagamos para reducir este riesgo que todavía no está interiorizado por nuestros conductores, puesto que están muy concienciados de que el alcohol o las drogas son un peligro para la conducción, pero no piensan lo mismo sobre la velocidad, pese a que, lamentablemente, produce un montón de víctimas.

Mi grupo ha presentado una enmienda, que esperamos que el Grupo Popular acepte, que no viene a modificar el sentido sustancial de la proposición, sino que simplemente habla de no imponer demasiadas cargas a los conductores, que no deberían verse lastrados, sobre todo en los tiempos que corren, por limitaciones de tipo económico o incluso técnicas, porque en un coche antiguo no es viable instalar este tipo de sistemas, y cambiar de coche es una posibilidad que ahora mismo no tienen muchas familias de nuestro país.

Esperamos llegar a un acuerdo, pero de todos modos nuestra opinión sobre la proposición es favorable.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al turno de fijación de posiciones.

¿El portavoz de UPyD desea intervenir? (**Denegaciones**). De todas formas, aprovechamos para dar la bienvenida a la Comisión al señor Leonart.

Tiene la palabra el señor Pérez Moya.

El señor **PÉREZ MOYA**: Simplemente quiero manifestar mi acuerdo con la intervención realizada por la portavoz del Grupo Socialista, ya que comparto todos sus razonamientos. La proposición no de ley ha sido presentada por la portavoz de Esquerra Republicana, pero, desde nuestro punto de vista, la argumentación utilizada por el Grupo Socialista es absolutamente válida.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En nombre de Convergència i Unió, quiero agradecer a la diputada señora Jordà que traiga a la Comisión de Seguridad Vial un debate importante y actual, que seguramente va más allá de lo que podamos acordar en esta Comisión, porque debería haber una reflexión serena y constructiva en el ámbito de la Unión Europea, que es donde se elaboran todas las directivas sobre la fabricación de vehículos a motor.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 4

Vamos a apoyar esta proposición, sabiendo que aunque hoy se apruebe no tendrá un efecto inmediato, porque creemos que ayuda a fortalecer el mensaje de que no tiene mucho sentido que existan vehículos pensados más para alcanzar velocidades en los grandes circuitos que en las carreteras, autovías y autopistas, en las que debemos respetar unos límites, precisamente para cumplir con el objetivo de prevenir los accidentes de tráfico. Daremos nuestro voto positivo, pero más que a la literalidad a la finalidad del texto que hoy nos propone el grupo de la señora Jordà.

Repito que es un debate necesario y que seguramente deberemos plantearlo en la Unión Europea.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Águeda Fumero.

La señora **FUMERO ROQUE**: Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para exponer los motivos por los que no vamos a apoyar la proposición no de ley presentada por el Grupo Mixto sobre la instalación de limitadores de velocidad en los vehículos, aún estando de acuerdo con que la velocidad sigue siendo una de las principales causas de siniestralidad y que queda mucho por hacer, como ha dicho la portavoz del Grupo Socialista.

En la exposición de motivos, el Grupo Mixto nos traslada dos preocupaciones. Por un lado, el volumen de accidentes de tráfico y de muertes anuales en España; por otro, los efectos sobre el cambio climático por el mayor consumo de combustible cuando los vehículos circulan a mayor velocidad. Compartimos las preocupaciones, pero, como digo, no creemos que la solución esté en la modificación del Real Decreto 1417/2005. Desde el Gobierno, de manera particular por parte de la Dirección General de Tráfico, se ha estado trabajando intensamente para reducir el número de víctimas en accidentes de tráfico, y no vamos a parar mientras exista una sola víctima. No nos consuela saber que España ya ha reducido la mortalidad al nivel previsto para el año 2020, que esté posicionada entre los cinco mejores países del mundo en materia de seguridad vial o que se consolide por decimoprimer año consecutivo el descenso de la mortalidad en vías interurbanas. La proposición no de ley habla literalmente en su exposición de motivos de miles de muertes anuales en España. La directora de la Dirección General de Tráfico dijo en esta Comisión que en el año 2014 fallecieron 1.131 personas en los 981 accidentes mortales de tráfico ocurridos. Seguiremos trabajando y aunando esfuerzos mientras exista una sola víctima de accidente de tráfico.

Si analizamos las causas de siniestralidad en seguridad vial, vemos como la velocidad sigue siendo el elemento fundamental que determina la mayor o menor incidencia, la gravedad y el grado de lesión de las víctimas, como decía al inicio de mi intervención. Por eso, entendemos que es fundamental controlar de forma efectiva la velocidad, sobre todo en carreteras convencionales en las que el peligro es mayor. Son muchas las medidas que se han ido tomando, aunque queda mucho por hacer, para reducir las cifras de siniestralidad, como la elaboración de una instrucción con el fin de unificar en todo el territorio el umbral de tolerancia con el que actúan los radares, o la intensificación de la vigilancia de la velocidad con radares móviles. Todas estas medidas están contempladas en el Plan integral de vigilancia destinado a reducir la siniestralidad.

Mi grupo cree que más allá de la obligación para todos los vehículos del imitador de velocidad, debemos trabajar en la prevención y en la educación vial para que los conductores respeten los límites de velocidad, así como el resto de normas establecidas. De hecho, tal como ustedes exponen en la proposición no de ley, se han instalado limitadores de velocidad en los vehículos de motor pesados y, sin embargo, en el año 2014 las cifras no son tan positivas como sería deseable. Por otro lado, exponen las ventajas que podría suponer en materia de contaminación atmosférica la instalación de los limitadores de velocidad de los vehículos. El Gobierno ha sido muy consciente de que el parque móvil es muy antiguo y de que teníamos coches muy contaminantes, además de inseguros —a mayor antigüedad de los vehículos mayor probabilidad de tener un siniestro—, y por eso se pusieron en marcha los programas de incentivos al vehículo eficiente, los denominados planes PIVE, que tenían un doble objetivo: por un lado, reducir los gases contaminantes y, por otro, mejorar la seguridad vial. A la finalización de la última convocatoria, la octava, habremos sustituido 1.185.000 vehículos antiguos por otros nuevos, con un ahorro anual de 412 millones de litros de combustible y una reducción de 850.000 toneladas de CO₂. Estos programas proporcionan a nuestras carreteras más seguridad y una mejora de la eficiencia energética de nuestro mercado al tener vehículos más modernos, más eficientes, menos contaminantes y, sobre todo, más seguros.

Con todo lo expuesto hemos intentado dejar claro que también nos preocupan y nos ocupan los dos planteamientos que motivan la proposición no de ley que estamos discutiendo, pero no coincidimos en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 5

propuesta de instar al Gobierno a modificar el Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, ya que la Directiva 2007/46, de 5 de septiembre de 2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinadas a dichos vehículos, en su artículo 4, apartado 3, establece que los Estados miembros no prohibirán, restringirán ni impedirán la matriculación, la venta, la puesta en servicio o la circulación viaria de vehículos, componentes o unidades técnicas independientes por razones relacionadas con aspectos de su fabricación o funcionamiento regulados por la presente directiva si satisfacen los requisitos establecidos en ella. En la parte primera del anexo IV de la citada directiva se establece la lista de actos reglamentarios que se fijan para la homologación de estos vehículos. Concretamente, en el punto 47 habla de los limitadores de velocidad y se indica que solo los vehículos de motor, el transporte de pasajeros de más de 8 plazas, excluida la del conductor, y vehículos de motor para el transporte de mercancías cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, deben cumplir con la obligación de limitar su velocidad, cumpliendo con la Directiva 92/24 del Consejo Europeo, sobre los dispositivos de limitación de velocidad.

Por todo lo expuesto, mi grupo parlamentario entiende que en el sentido en el que lo plantea la proposición no de ley no es posible modificar el Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula, como hemos dicho, la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad. Creemos que cualquier medida que se adopte es necesaria, que queda mucho por mejorar, pero entendemos que esta proposición no de ley no es la adecuada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jordà, ¿acepta la enmienda del Grupo Socialista?

La señora **JORDÀ I ROURA**: Aceptamos la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, se someterá a votación con la enmienda del Grupo Socialista.

— **RELATIVA A ESTABLECER UNIDADES DIDÁCTICAS DE EDUCACIÓN VIAL PARA CONTRIBUIR DE FORMA MÁS INTENSA Y EFICAZ A LA NECESARIA PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN LA EDUCACIÓN OBLIGATORIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/003647).**

— **RELATIVA A IMPULSAR LA SEGURIDAD VIAL EN EL CURRÍCULO ESCOLAR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003668).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a retroceder al punto primero, proposición no de ley relativa a establecer unidades didácticas de educación vial para contribuir de forma más intensa y eficaz a la necesaria prevención de los accidentes de tráfico en la educación obligatoria, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió. **(El señor Corcuera Plaza pide la palabra).**

Dígame, señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Dado que mi grupo ha presentado una proposición no de ley de características similares, pediría que se debatieran conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: No hay ningún inconveniente. Primero daremos la palabra al Grupo Catalán para defender su proposición, luego al Grupo Socialista para la defensa de la suya, y finalmente el Grupo Popular intervendrá para defender las enmiendas presentadas a las dos.

Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Convergència i Unió trae hoy a la Comisión de Seguridad Vial una propuesta necesaria y oportuna, dirigida a prevenir accidentes de tráfico, a concienciar en materia de seguridad vial. Queremos implementar, tanto en la educación primaria como en la educación secundaria obligatoria, de forma evaluable y obligatoria unas unidades didácticas específicas de educación vial. No se trata únicamente, como está ocurriendo, de que la educación vial sea un eje transversal —porque es transversal y secundario— y no queremos que sea un simple objetivo o un principio pedagógico. Quiero recordar que fue a través de las enmiendas de Convergència i Unió a la LOE del año 2006 cuando se empezó a introducir la educación vial de manera expresa en la ley, pero no con la fuerza necesaria que tendría si estuviéramos hablando de esas unidades didácticas específicas obligatorias y —lo que es más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 6

importante, señor presidente— evaluables; es decir, que todo alumno deba someterse en algún momento a una evaluación en temas de educación vial. También presentamos enmiendas a la Lomce en el año 2013. En ambos casos nos quedamos a medio camino. Se recogió el planteamiento, pero en el día a día no se ejecuta, porque aunque la educación vial pueda estar presente en el currículo escolar no lo está con la fuerza que tendría si le diéramos ese carácter evaluable y obligatorio. Lo mismo que hicimos con nuestras enmiendas a las leyes de educación y en la legislatura en la que se creó esta Comisión de Seguridad Vial en el Congreso de los Diputados, pedimos, tanto al secretario general de Educación, que compareció ante la Comisión, como al director general de Educación, que vinieran a hablarnos de esta necesidad. Ya entonces, estamos hablando de la Legislatura 2004-2008, se decía que era absolutamente necesario, pero no lo acabamos de implementar. Hoy debemos aprobar esta propuesta y espero que sea por unanimidad de todos los grupos parlamentarios.

Quiero recordar que la propia plataforma Ponle Freno está promocionando como gran causa de este año 2015 introducir la educación vial obligatoria. Esto es necesario porque crea conciencia, ya que precisamente es en edades tempranas cuando los alumnos deben recibir esas enseñanzas. Pero no hay que dar solo información de las señales de tráfico, que es importante —a veces las policías locales colaboran con los centros escolares o les hacen circuitos—, sino que hay que impartir unas unidades didácticas evaluables y obligatorias que expliquen por qué se producen los accidentes, cuáles son las principales causas, cómo se pueden prevenir, cuáles son las consecuencias de esos accidentes, etcétera. Si lo hacemos, repito, a edades tempranas, conseguiremos esa prevención necesaria, esa actitud, porque la mayoría de esos estudiantes recibirán un día el certificado de que son aptos y conseguirán el permiso de conducir. Pero el Congreso de los Diputados debería unir a esa aptitud esa necesaria actitud a través de esas clases obligatorias y evaluables que todos los estudiantes deberían cursar, con esos contenidos que les van a servir y mucho. Podemos impartir asignaturas troncales, pero salvar vidas debe ser un eje fundamental en el currículo educativo.

Por estas razones presentamos hoy esta proposición no de ley. Queremos agradecer que el grupo mayoritario haya planteado una enmienda. No podíamos aceptar al enmienda tal y como estaba formulada inicialmente y tampoco podíamos aceptar la proposición no de ley del Grupo Socialista como estaba planteada, aunque no tenemos objeción alguna a la misma, porque había dos aspectos cruciales que nosotros queríamos introducir, y que no figuraban ni en la enmienda ni en la PNL, porque entendemos que son la base de la propuesta que pedimos que se apruebe hoy en el Congreso de los Diputados: el carácter evaluable y obligatorio. Pretendemos que las unidades didácticas específicas tengan carácter evaluable y obligatorio, que no sean unas meras clases y que luego nadie controle si realmente se han tomado en serio o no esa enseñanza. Se trata de una enseñanza que merece la máxima seriedad porque podemos salvar vidas, podemos prevenir y generar esa actitud necesaria en los futuros conductores. Se dice, señor presidente, que en edades tempranas es cuando las personas interiorizamos mejor los mensajes. Qué bueno y qué positivo sería que de aprobarse hoy esta proposición no de ley todas las administraciones públicas competentes recibieran ese mensaje, ese impulso y que lográramos introducir la educación vial con carácter obligatorio y evaluable en nuestros centros escolares.

Agradecemos el clima de consenso que estoy convencido de que se puede generar. Queremos dar las gracias a las personas que nos han dirigido mensajes favorables a la presentación de esta iniciativa parlamentaria y también a la plataforma Ponle Freno el esfuerzo que realiza para prevenir accidentes de tráfico, salvar vidas y promover la educación vial, en definitiva, para asentar más entre todos nosotros la seguridad vial, que es un bien para todos y que necesitamos fomentar con medidas y propuestas. La PNL de Convergència i Unió va en esa dirección.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la proposición no de ley, que figura en el orden del día en séptimo lugar, relativa a impulsar la seguridad vial en el currículo escolar, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Como saben, el compromiso político-social con la mejora de la seguridad vial, que dio lugar a la puesta en marcha del Plan estratégico de seguridad vial 2005-2008, rompió una dinámica de fatalismo frente a la siniestralidad tras años de intentos frustrados. El permiso de conducir por puntos, la reforma del Código Penal, la creación del fiscal de sala coordinador de seguridad de vial, la creación en 2004 de esta Comisión, la inclusión de un módulo específico en seguridad vial en el sistema educativo, dentro de la asignatura de Educación para la Ciudadanía —módulo que, por cierto, ha eliminado la Lomce—, la implicación de los medios de comunicación y el apoyo de los colectivos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 7

sociales, plataformas, fundaciones, asociaciones de víctimas, han permitido que hoy las cifras de siniestralidad sean inferiores a las que teníamos en los años sesenta del siglo pasado, eso sí, con un parque móvil muy superior. Si todos juntos hemos sumado y llevado a la siniestralidad a las cuotas más bajas que se recuerdan en España, no podemos ahora, señorías, relajar la guardia y olvidar la prevención. Todos estamos de acuerdo en que la educación vial es clave para inducir al desarrollo de una actitud preventiva y segura ante el tráfico. Sin embargo, hoy tan solo se forma a los conductores y la educación vial es inexistente desde la eliminación, por la Lomce, del módulo de Educación por la ciudadanía. ¿Es eso suficiente? Claramente no. Necesitamos mejor formación, pero sobre todo necesitamos la seguridad vial en educación de forma obligatoria y evaluable, tal como nosotros también hemos transaccionado con el Grupo Popular, porque no es lo mismo. Conviene diferenciar la educación de la formación vial. La formación vial afecta exclusivamente al usuario que asume el rol de conductor. La educación vial, por el contrario, afecta a todas las personas en tanto que todos somos usuarios de la vía y se desarrolla de forma continuada a lo largo del ciclo vital, de ahí su importancia. Porque, señorías, la educación vial identificada con una educación de valores por la convivencia en sociedad es un factor clave para combatir las cifras de siniestralidad, especialmente entre niños y jóvenes. Por eso en el Grupo Parlamentario Socialista consideramos que es esencial, en la línea con lo establecido en el Plan estratégico 2011-2020, impulsar la seguridad vial en el currículo escolar. Es necesario introducir la educación vial como objetivo y principio pedagógico, con la finalidad de dotar a los menores de unos conocimientos adecuados en materia vial para prevenir accidentes y ser buenos usuarios también de las vías en el futuro. Ya en las memorias de la fiscalía en materia de seguridad vial de los años 2010, 2011 y 2012 se destacaba la importancia de reforzar la educación vial en los ciclos de educación infantil, primaria y secundaria, cristalizando en la propuesta de reforma legislativa en la memoria del año 2011 sobre educación vial en los colegios.

¿Qué sucede en los países de nuestro entorno? La preocupación por la siniestralidad vial es un denominador común en la mayoría de los países integrados en la Unión Europea. Países como Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Italia, Holanda, Portugal y Suecia contemplan la educación vial como una asignatura obligatoria e independiente en el sistema educativo, asociada a otras materias como la Educación cívica en el caso de Francia o a la Seguridad en el caso de Bélgica. Otros países, por el contrario, optan por el carácter transversal de la educación vial, como Alemania y Finlandia, o se le atribuye un carácter optativo a la asignatura, como es el caso de Irlanda, Grecia, Luxemburgo y Reino Unido. Pero, señorías, está presente en todos estos países. De la misma manera que a los pequeños y a los jóvenes se les forma en normas básicas de convivencia frente a los demás como ciudadanos, en el plano de la seguridad vial se debe concienciar a los alumnos en sus fases de educación obligatoria de la importancia de observar unas normas básicas de utilización de la vía, tanto en la faceta de peatones como en la de usuarios de los diferentes vehículos, como la bicicleta, los ciclomotores, las motos, el automóvil o el transporte escolar y público. Es una demanda fundamentada y reivindicada desde hace tiempo por mucha gente. Es una demanda que, como ya les he señalado, ha mostrado su eficacia en otros países. ¿Por qué no introducirla entonces en el sistema educativo de forma obligatoria y evaluable? ¿Por qué se ha eliminado lo poco que había? Espero que el Grupo Popular nos conteste. Es una demanda en la que no estamos solos. Este año, ya se ha dicho, la plataforma Ponle Freno del grupo Atresmedia está pidiendo que la educación vial esté presente en el sistema educativo de forma obligatoria, para que la seguridad no sea ajena a nuestros alumnos en los ciclos de educación obligatoria, para que crezcan con esta responsabilidad que puede salvar tantas vidas en el futuro. Educar en la seguridad vial es educar en valores, tal como la plataforma Ponle Freno nos recuerda. Desde esta plataforma están pidiendo firmas para conseguir que esta asignatura sea obligatoria. Les animo a ello. Yo mismo lo he hecho. Es muy fácil. Aquí tienen la *web* en la que ustedes pueden entrar y pueden firmar. Les animo a que lo hagan. Debemos darles apoyo porque es justo lo que se está pidiendo.

Quisiera aprovechar la ocasión para agradecer públicamente en nombre del Grupo Parlamentario Socialista la gran labor que la plataforma Ponle Freno viene realizando desde hace tiempo en pro de la seguridad vial y de la concienciación de los ciudadanos. Estamos convencidos de que la educación vial no solo contribuye a la adquisición de competencias, sino también ayuda a sentar actitudes de respeto que inciden decisivamente en la prevención de los accidentes. Por eso creemos conveniente que es el momento de recuperar e impulsar la educación vial. Así lo creemos y así lo defenderemos, ahora y en el futuro, pero eso sí de forma evaluable y obligatoria, tal cual hemos transaccionado con el Grupo Popular. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 8

El señor **PRESIDENTE**: A las dos proposiciones no de ley, tanto a la 1 como a la 7, se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Para defenderla conjuntamente, pero no con el doble del tiempo, sino con el tiempo normal, la diputada doña Sara Cobos, con la tolerancia habitual de esta Presidencia.

La señora **COBOS TRALLERO**: Señorías, el Grupo Parlamentario Popular comparte y apoya el fomento de la educación vial y considera la necesidad de hacerlo desde las edades más tempranas para prevenir y evitar los accidentes de tráfico. Por eso hemos presentado una enmienda instando a las administraciones competentes a reforzar la formación sobre educación vial en las etapas de educación primaria y secundaria obligatoria y a colaborar con los centros educativos para elaborar unidades didácticas específicas y así contribuir de forma más eficaz a la prevención de accidentes de tráfico e impulsar la seguridad vial en el currículo escolar. Hablamos de reforzar, porque como saben sus señorías la educación vial ya está incluida en el diseño curricular básico. Así la Ley Orgánica de Educación establece entre los objetivos de la educación primaria fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico. Además, tanto en el Real Decreto 126/2014, de 28 de febrero, por el que se establece el currículo básico de la educación primaria, como el Real Decreto 1105/2014, de 26 de diciembre, por el que se establece el currículo básico de la educación secundaria obligatoria y del bachillerato, al regular los elementos transversales del currículo incorpora un mandato a las administraciones educativas para que en el ámbito de la educación y la seguridad vial incorporen elementos curriculares y promuevan acciones para la mejora de la convivencia y la prevención de los accidentes de tráfico, con el fin de que el alumnado conozca sus derechos y deberes como usuario de las vías, en calidad de peatón, viajero y conductor de bicicletas; respete las normas y señales y se favorezca la convivencia, la tolerancia, la prudencia, el autocontrol, el diálogo y la empatía con actuaciones adecuadas tendentes a evitar los accidentes de tráfico y sus secuelas. Además, en el área de ciencias sociales de educación primaria se incluyen contenidos sobre educación vial y entre los criterios de evaluación está conocer y respetar las normas de circulación y fomentar la seguridad vial en todos los aspectos. En el área de valores cívicos y sociales, entre los criterios de evaluación está valorar las normas de seguridad vial, analizar las causas y consecuencias de los accidentes de tráfico o investigar sobre la prevención de los accidentes de tráfico, entre otras. Estos contenidos específicos de educación vial son obligatorios y evaluables. En la enmienda también hablamos de colaborar con los centros, porque la Ley Orgánica 8/2013, que establece la configuración curricular, supone un incremento de la autonomía de las administraciones educativas y de los centros. Por tanto, son ellos los que pueden decidir las opciones y vías en las que se especializan y fijar la oferta de las asignaturas específicas y de libre configuración autonómica.

Como he dicho al principio de la intervención, el Grupo Parlamentario Popular apoya la necesidad de fomentar la educación y seguridad vial desde edades tempranas, porque la educación vial es tarea responsable de todos, de toda la comunidad educativa, pero también del entorno familiar. De ahí que consideramos importante motivar, implicar y contar con la colaboración de los propios centros educativos, de los profesores, de los padres y madres.

Hemos llegado a un acuerdo con los grupos proponentes y vamos a presentar una enmienda transaccional que hemos firmado y quiero agradecer la voluntad de poder alcanzar un acuerdo en esta materia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cobos, por su intervención.

Vamos a pasar a la fijación de posición por parte de los grupos parlamentarios. En primer lugar, tiene la palabra el señor Lleonart, por Unión Progreso y Democracia.

El señor **LLEONART CRESPO**: Señorías, los accidentes de tráfico son una lacra a la que hay que prestarle mucha atención. Como ya se ha dicho aquí, la implantación del carné por puntos trajo consigo una gran disminución paulatina de las víctimas mortales. Sin embargo, esta disminución se ha ido refrenando en el año 2014. Por ello, UPyD considera la importancia de implementar las medidas adicionales al carné por puntos. Entre las distintas medidas aplicables, somos conscientes de la importancia de la educación desde edades más tempranas, una educación que ayude a interiorizar las virtudes de la seguridad vial y las consecuencias nefastas que pueden tener la mala asimilación de la normativa vigente, tanto para las personas que no la han asimilado como para el resto de la sociedad que hace uso de las infraestructuras comunes. Por ello, el Grupo Parlamentario de UPyD votará positivamente estas iniciativas,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 9

porque consideramos que la educación vial en edades tempranas es una herramienta clave que todavía no ha sido utilizada de forma correcta y que todavía tiene un amplio margen de mejora.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Moya en representación de La Izquierda Plural.

El señor **PÉREZ MOYA**: El solo hecho de que cada día mueran tres personas y tengamos trece heridos diarios por accidentes de tráfico nos obligaría a tomar medidas muy claras respecto a cuáles son las causas que provocan esa siniestralidad y esa victimización mortal y grave. Es cierto que el planteamiento del permiso de conducir por puntos y la reforma que se elaboró y se impulsó en su día de la Ley de Seguridad Vial dieron pasos importantes en la reducción de la victimización y de la siniestralidad. Todos hemos de coincidir y de hecho convenimos en que la formación es clave para introducir valores de movilidad segura, de movilidad sostenible. Por tanto, la formación es clave para que tanto los ciudadanos como usuarios de la movilidad, sea a pie, en bicicleta o en un vehículo motorizado o del transporte público, tengamos comportamientos y actitudes que estén imbuidos de esos valores de la convivencia en la movilidad segura. Por tanto, no tiene ningún sentido matizar, discutir o profundizar en diferencias que no refuercen los elementos formativos en las edades tempranas en los valores de la movilidad segura. En ese sentido, el currículo escolar es un elemento importante, ha jugado su papel, pero la propuesta que hace el Grupo Catalán de Convergència i Unió de introducir unidades pedagógicas evaluables y, por tanto, obligatorias, es un paso más en el reforzamiento del currículo escolar y del conocimiento y la formación en la movilidad segura y sostenible. Todos los países que tienen los indicadores más bajos de siniestralidad y que tienen una política y unos indicadores de seguridad vial más importantes introducen la educación y la formación en valores de movilidad segura en sus políticas de Gobierno. Nosotros apoyaremos la propuesta del Grupo Catalán y la del Grupo Socialista, no son contradictorias, serían complementarias en sí mismas, porque entendemos que van en la dirección que nos pide la ciudadanía, que pide la plataforma Ponle Freno, que con su campaña nos está obligando a reforzar el posicionamiento de apoyo a estas propuestas y, en definitiva, han de contribuir a la movilidad segura. El Grupo de La Izquierda Plural dará su apoyo a las proposiciones presentadas.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar en una sola votación conjuntamente los puntos 1 y 7 con una enmienda transaccional, del Grupo Parlamentario Popular, que ha sido aceptada por los dos grupos. Por tanto habrá una única votación.

— SOBRE EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN URBANA E INTERURBANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/000732).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al punto número 3. En este caso se trata de una proposición no de ley sobre el reglamento general de circulación urbana e interurbana, cuyo autor es el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUIA, CHA: La Izquierda Plural. La va a defender su portavoz el señor Pérez Moya, tiene la palabra.

El señor **PÉREZ MOYA**: Es una propuesta que viene con un cierto desfase temporal, que planteamos en junio del 2012. El tiempo evoluciona, los trabajos y las propuestas han ido desarrollándose, pero aun así entendemos que la idea central de la propuesta sigue siendo útil y válida: adaptar el Reglamento General de Circulación a una nueva visión de la movilidad sostenible y segura. De forma que las ordenanzas municipales dispongan de un nuevo marco legal que les permita regular la movilidad a pie y en bicicleta en la ciudad. Era una de las conclusiones del II Encuentro de ciudades para la seguridad vial que tuvo lugar en Córdoba en 2011. En ese sentido, el borrador del nuevo reglamento de circulación urbana e interurbana que presentó el Gobierno en la legislatura anterior ya contenía propuestas en esta dirección. Esto representa tener calles más seguras, velocidades más lentas, más convivencia entre el vehículo motorizado, la bicicleta y los peatones. En definitiva, ciudades más amigables, más humanas, con movilidad más segura, pero también con movilidad más sostenible. Nosotros entendemos que es positivo. De la misma manera que en el punto que acabamos de discutir introducíamos formar en valores de movilidad segura y el papel que en la educación vial ha de jugar, no solamente para los que lleven un vehículo a motor o conduzcan una motocicleta, sino también para los peatones y para los ciudadanos en general, entendemos que la propuesta que traemos a la Comisión refuerza esa convivencia entre peatones,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 10

ciclistas y vehículos motorizados. Ideas y propuestas de organizaciones como la Coordinadora con bicis nos recuerdan que la bicicleta es un vehículo rápido y eficiente. Su uso transforma las ciudades en lugares más habitables y más humanos, no emite CO₂ ni ruidos y es parte de la solución de los problemas de movilidad. Además la bicicleta es económica y saludable. Hemos recibido dos enmiendas de modificación, una del Grupo Popular en el sentido de que —ya lo plantearán ellos— aceptamos que el Gobierno introduzca en el Reglamento de Circulación la movilidad de la bicicleta como medio de transporte preferente en el ámbito urbano, de acuerdo con la estrategia de seguridad vial 2011-2012, pero también entendemos que la enmienda de modificación que nos ha presentado el Grupo Socialista es útil en el sentido de que resulta necesaria la elaboración de un plan estatal de carácter estratégico para la promoción de la bicicleta. Volvería al argumento central que he utilizado en la discusión del punto anterior. Es decir, si hablamos de formar ciudadanos que interioricen valores de movilidad segura y asumimos que la bicicleta juega un papel importante en un modelo de movilidad segura y sostenible, la idea de que se elabore un Plan estatal de carácter estratégico para la promoción de la bicicleta reforzaría ese planteamiento y las aceptaríamos. Como proponentes de la proposición entendemos que serían complementarias las enmiendas del Grupo Popular y del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Hay dos enmiendas. Una que tuvo entrada de forma habitual del Grupo Popular y una que ha sido entregada al inicio de la sesión por el Grupo Socialista. No hay inconveniente en que se puedan defender las dos. Don Odón Elorza, puede defender su enmienda.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Es la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Socialista en esta Comisión de Seguridad Vial. En primer lugar, es una pena que estemos debatiendo en torno a una PNL —en su día acertada y necesaria— recogiendo inquietudes de La Izquierda Plural. Una PNL en la que se venía a solicitar la tramitación urgente del Reglamento de Circulación que quedó en principio bien planteado de contenidos, después de esa reunión en Córdoba que ha citado el anterior interviniente. Lo que sucede es que han pasado más de tres años y hoy en día el Reglamento de Circulación no sabemos exactamente en qué situación se encuentra, desconocemos realmente cuáles son los contenidos de ese Reglamento General de Circulación. Sí sabemos que la inmensa mayor parte de lo relativo a la bicicleta en ese Reglamento General de Circulación, caso de que se aprobara, que no lo sabemos, porque hay cierta opacidad en la cuestión, quedarían fuera del reglamento, porque no hay que olvidar el contenido del dictamen del Consejo de Estado, que es concluyente en estas cuestiones, que en principio recogía el reglamento sobre la bicicleta en las ciudades, las aceras, en los carriles, etcétera. Por tanto, es un reglamento que en lo que se refiere a la bicicleta si al final el Consejo de Ministros lo aprueba, quedaría bastante inutilizado, no tendría aplicación a lo que es el mundo de la bici, a las reivindicaciones que plantean los ciclistas urbanos en toda España. En segundo lugar, aparte de que este reglamento no tendría aplicación ni validez y nace muerto, nos encontramos con que el paraguas del reglamento que es la Ley de Tráfico, aprobada a finales del 2014, tampoco se fundamenta en las bases de una movilidad sostenible auténtica. Es una ley fallida. Es una ley que seguramente el próximo Gobierno —ojalá— se replantee a fondo aspectos de esa ley en lo que se refiere, por ejemplo, a la bicicleta y a la movilidad sostenible, tal y como la entendemos los socialistas y otras muchas más fuerzas políticas aquí presentes. De modo que vemos que todo esto tiene una base muy poco sólida y lo que hemos hecho hoy es aprovechar —en el mejor sentido de la palabra— la oportunidad que brinda la PNL de La Izquierda Plural para plantear el debate de la bicicleta en sus justos términos. Porque la realidad es, como decía hace un momento el interviniente de La Izquierda Plural, que el mundo de la bicicleta en España, las asociaciones, la Mesa nacional de la bicicleta, donde están la Federación Española de Ciclismo, los cicloturistas, los ciclojuristas con bici, las empresas del sector, están reclamando desde hace ya tres años que el Estado, en este caso, apruebe y redacte en un proceso participativo —esto lo ha reclamado nuestro portavoz Juan Carlos Corcuera repetidamente— un documento, que se llamaba Plan nacional de la bicicleta, que ahora se ha rebautizado con la denominación de Plan estratégico del Estado sobre la bicicleta, que marque directrices a nivel general para todo el Estado. De ahí que aprovechando el debate —y voy acabando— presentamos esta enmienda de modificación *in voce*, por la que recogemos el espíritu de lo que planteaba La Izquierda Plural cuando habla de la bicicleta como transporte preferente. Hacemos una referencia al conjunto de las administraciones públicas, de ellas dos administraciones, la local y las comunidades autónomas que ahora empiezan un nuevo ciclo político y tomarán dentro de poco posesión, para que recojan en sus competencias, porque las de la bicicleta son competencias transversales, la necesidad de políticas y medidas para promocionar, promover, garantizar, dar seguridad vial a la bicicleta urbana y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 11

también a la interurbana en conexión entre localidades. De modo que todo esto se refleja y tiene su explicación y su contenido en el denominado Plan estatal de carácter estratégico para la promoción de la bicicleta que correspondería al Estado y es precisamente lo que demanda la sociedad que defiende la bicicleta, no aquellos que oportunamente montan en bicicleta una vez en la vida para sacarse una foto. Esa es la gran diferencia respecto a la enmienda que plantea el Grupo Popular que hace caso omiso, desplaza, saca, incluso diría que rechaza la elaboración específica de un Plan estatal estratégico para la bicicleta. Rogaría a los grupos que, como así se acordó de modo consensuado en el grupo interparlamentario de la bicicleta apoyaran por favor la enmienda *in voce*. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra don Guillermo Collarte, en representación del Grupo Parlamentario Popular, para defender su enmienda.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: A mi compañero, señor Pérez Moya, le tengo que decir que no se preocupe demasiado por la temporalidad, porque no sé si para bien o para mal todavía casi llega a tiempo. Estamos hablando de un cambio de legislatura y seguimos hablando de un borrador, insisto, no sé si es para bien o para mal, y es lo que tenemos encima de la mesa. Es evidente que no es una tramitación sencilla, pero eso tampoco nos tiene que hacer olvidar una apuesta inequívoca por parte del Grupo Popular y de la Dirección General de Tráfico en su borrador, que no se diferencia —me atrevo a hacer una apuesta— prácticamente del borrador que estaba en tramitación en la legislatura anterior. Concluir, por el señor Elorza, que no tenemos una apuesta clara y definida sobre el tema de la bicicleta y su integración en el tráfico de una ciudad, me parece cuando menos arriesgado y mucho más arriesgado todavía tener la valentía o la osadía, no sé cuál de las dos cosas es exactamente, de poner en cuestión una ley que lo más que puede decir el señor Elorza —y que se lo tengo que respetar y se lo admito sobradamente— es que le gustará más o menos, pero poner en cuestión la legitimidad de una ley como es la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que está correctísimamente tramitada y aprobada por el órgano que tiene la representación del pueblo de España me parece cuando menos arriesgado. Insisto, tiene todo el derecho del mundo a que le guste o no, tiene su opinión sobre que no se hace una defensa suficientemente sobre la bicicleta. Me parece perfecto. Creo que no es así. Insisto, alguna cosa de tráfico por razón de mi profesión me toca, creo que tal y como se recoge en la enmienda que hemos presentado nosotros, más no se puede pedir. Don Odón Elorza plantea un paso más que es un Plan estratégico. De momento nos vamos a quedar con nuestra enmienda, que al señor Pérez Moya le parece bien.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay turno de portavoces? **(Pausa)**. Señor Leonart, tiene la palabra.

El señor **LLEONART CRESPO**: El fomento del uso de la bicicleta tiene numerosos beneficiarios, empezando por el medio ambiente. Se evitan numerosas emisiones de gases nocivos para la atmósfera, de forma que contribuye activamente a luchar contra el calentamiento global. Además, por otra parte, se realiza ejercicio físico que, como es sabido, es una práctica básica para mantenerse saludable. Es común para los médicos atender a personas jóvenes aquejadas de molestias y malestar sin hallar enfermedad; algunos hasta hace poco hacían ejercicio intenso y regular, y tras dejarlo se han ido encontrando mal. Durante los años de ejercicio la sensación de relajación y bienestar fue habitual, pero al dejarlo notan su ausencia, se sienten mal y piensan que están enfermos. Por ello, toda iniciativa dirigida a fomentar el uso de la bicicleta, el ejercicio físico y, sobre todo, el tema de la seguridad de los usuarios de estas bicicletas, tanto en cuanto al tránsito urbano como al rural, tendrá el voto afirmativo del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, doy la bienvenida a esta Comisión de Seguridad Vial al diputado Josep Pérez Moya, con quien desde hace años me une una amistad, sobre todo en temas de seguridad vial, porque él tuvo la oportunidad de dirigir el Servei Català de Trànsit en anteriores Gobiernos de la Generalitat de Catalunya. Por tanto, es persona experta, concedora de la materia y creo que es un honor tenerle en esta Comisión.

Quiero decir que apoyamos su proposición no de ley, incluso si al final lo que se acepta es la enmienda del Grupo Popular, porque dicha enmienda contiene un aspecto importante, que es que se considere la bicicleta como medio de transporte preferente en el ámbito urbano. Si finalmente se aprueba no dejará de ser algo positivo. De todas formas, hay que decir al Grupo Popular que esto quizá sea estéril, porque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 12

estamos esperando el Reglamento General de Circulación, que ya acumula más de un año de retraso, y no entendemos qué está ocurriendo. Si cuando llegue a esta Cámara realmente en él se le da ese mayor protagonismo a la bicicleta, estaremos a favor, como también lo estamos de la propuesta que realiza el Grupo de La Izquierda Plural, concretamente el señor Pérez Moya.

Haré una última reflexión. Es cierto lo que dice el señor Elorza de que es necesario ese plan estratégico estatal de seguridad vial, pero también lo es que diversos grupos parlamentarios hemos presentado y hemos firmado una proposición no de ley específica sobre ello. No pasaría nada si ese debate lo tuviéramos en esta Comisión más adelante, cuando llegue esa proposición no de ley conjunta.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pérez Moya nos tiene que decir cuál de las enmiendas acepta, porque creo que son excluyentes. Hay dos enmiendas y tiene que aceptar una u otra o elaborar una transaccional.

El señor **PÉREZ MOYA**: Preferiría que el Grupo Popular aceptara una transacción reforzando el papel de la bicicleta y la idea del plan estratégico. Teniendo en cuenta que todos los grupos parlamentarios que estamos aquí presentes coincidimos en que tienen que prevalecer las políticas de seguridad vial, creo que con voluntad política podríamos transaccionar una propuesta entre las tres partes. Yo pediría al grupo mayoritario, que es el que acabará decantando la votación, que trabajemos en una transacción en la dirección propuesta por el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Haremos lo de siempre. Hasta que empiecen las votaciones tienen tiempo para hacer llegar una enmienda transaccional. En caso de que no haya acuerdo, nos tendrá que decir cuál se tiene que votar.

— SOBRE LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN EL CAMINO DE SANTIAGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002249).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al cuarto punto del orden del día, proposición no de ley sobre la mejora de la movilidad en el Camino de Santiago, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra doña María Luisa González.

La señora **GONZÁLEZ SANTÍN**: Señorías, el modo y manera de transitar por los caminos que llevan a los peregrinos a Santiago de Compostela lo conocemos y reconocemos todos los habitantes de los municipios que hay a lo largo y ancho de sus trazados. En esta defensa me voy a referir a lo que mejor conozco: el Camino de Santiago francés, sin olvidar el resto de caminos reconocidos, que estoy segura de que padecen las mismas carencias.

Durante los últimos años, a raíz del nombramiento del Camino de Santiago francés como Itinerario Cultural Europeo y su declaración por el Consejo de Europa como Patrimonio de la Unesco, la afluencia de peregrinos se incrementa año tras año, existiendo muchas y muy diversas maneras y modos de transitarlo, como puede ser a pie, a caballo o en bicicleta —hay mil formas, a veces novedosas e incluso pintorescas—, por lo que resulta imprescindible una adecuada infraestructura que las soporte, dando a todas ellas plena seguridad. Este tránsito y flujo de peregrinos alcanza su cenit en los meses de primavera y verano, hasta bien entrado el otoño que es cuando empieza a decaer. En ocasiones, la movilidad de este trazado se convierte en un verdadero caos a lo largo de sus 750 kilómetros desde Roncesvalles hasta Santiago de Compostela. Solo el pasado año 2013 más de 220.000 peregrinos llegaron a Santiago de Compostela y un 70 % lo hizo a través de esta ruta. Al ser las comunidades autónomas las responsables de este itinerario cultural, la diferencia que se percibe al transitar por tramos de una u otra es cuando menos llamativa, y en ocasiones constituye un verdadero agravio comparativo. Si añadimos a esta circunstancia que el Camino discurre dentro de una misma provincia por distintas vías y distinta titularidad, Fomento del Estado, Fomento de la Junta, Diputación, travesías de ayuntamientos, caminos forestales, etcétera, se puede observar que pasamos en pocos metros de tramos perfectamente adaptados, sendas para caminantes, carriles para bicicletas, aceras para peatones, a otros que, por el contrario, discurren por carreteras nacionales y autonómicas en las que ni siquiera existen arcenes ni quitamiedos que den seguridad al peregrino, al vecino o al tráfico rodado que circula por ellas. Esto puede constatarlo fehacientemente esta diputada, y si alguna de sus señorías tiene dudas —y si no también— les invito a recorrer un tramo de una etapa mítica, la de la ascensión a O Cebreiro, que discurre por mi municipio, Vega de Valcarce, y así a lo largo de sus 14 kilómetros de trazado podrán comprobar *in situ* estas carencias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 13

que estoy mencionando. Este Parlamento ha tomado conciencia de la importancia del Camino, y como integrante de la Asociación Interparlamentaria de Amigos del Camino de Santiago reitero la invitación no solo para la visita, sino también para la realización de actividades en este tramo, a la vez que me brindo para participar activamente en todos cuantos actos realice esta asociación a lo largo de los caminos.

Otra coyuntura relevante es que para conseguir la ansiada compostela los peregrinos tienen que completar los últimos 100 kilómetros del Camino si lo hacen a pie o a caballo y los 200 últimos si se hacen en bicicleta. Por ello, no todos los peregrinos realizan el Camino en su totalidad, sino que depende de su tiempo o de su disponibilidad económica. Por esta razón, hay zonas donde se produce una mayor afluencia de peregrinos y, como consecuencia, la movilidad es más complicada e insegura. Esto ocurre concretamente en las últimas etapas del Camino que unen la comarca del Bierzo con Santiago, ya que todos los peregrinos deben demostrar mediante el sellado de su credencial que han hecho un paso ordenado a través de él.

Señorías, el Grupo Socialista espera y desea que el resto de grupos de este Parlamento considere prioritario garantizar una movilidad segura y eficaz que aleje el peligro de accidentes en estos itinerarios que son espejos de España al mundo y paso continuado de razas, culturas, lenguas y religiones, sin olvidar —y esto es muy importante— que el Camino es motor económico y cultural, que genera riqueza en municipios donde la industria es ínfima y la despoblación se adueña paulatinamente de ellos. Por ello, mi grupo considera necesaria la puesta en marcha de un plan que aglutine a las distintas administraciones, comunidades autónomas, diputaciones, ayuntamientos, para mejorar la movilidad, la seguridad y el tránsito, tanto del peregrino como del resto de usuarios de estas vías. Este plan debe ir acompañado de alguna forma de la partida presupuestaria correspondiente —digo en este momento a quien corresponda ejercer el apoyo a estos ayuntamientos— destinada a los municipios afectados. También existe una imperiosa necesidad de aunar criterios en infraestructuras, de manera que con independencia de la titularidad y del tipo de vía, se garantice la seguridad de los usuarios acondicionando sendas en tramos en los que no existen y manteniendo las que ya hay, adecuando la señalización dentro del itinerario, homogeneizándola y mejorándola.

Señorías, no es la primera iniciativa que mi grupo presenta en torno al Camino, ya lo hicimos con la señalización de vías estatales o la adecuación de itinerarios a las personas afectadas por diversidad funcional, la implantación de banda ancha a lo largo del Camino, la población flotante, la puesta en valor del Camino inglés, etcétera, porque creemos firmemente en la importancia del Camino, del Camino de todos los caminos reconocidos, ya que sabemos que es la única fuente de ingresos de muchas localidades y, sobre todo y ante todo, porque es nuestra carta de presentación al mundo y constituye una verdadera marca España. Es el momento de aunar esfuerzos y hacer unidos estos caminos.

Este grupo aceptará la transacción con la enmienda que ha presentado el Grupo Popular, porque consideramos oportuno sacar adelante esta iniciativa. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Aunque parezca que no, lo hemos comprendido cuando nos invitaba.

La señora **GONZÁLEZ SANTÍN**: Lo reitero.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que todos hemos tomado buena nota.

El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda. Para su defensa, tiene la palabra el señor Pérez Insua.

El señor **PÉREZ INSUA**: Señorías, intervengo para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular sobre la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Socialista relativa a la mejora de la movilidad en el Camino de Santiago.

Estamos hablando de una vía histórica y, por tanto, de preservar las características y el itinerario en la medida de lo posible. En el Libro V del Código Calixtino viene ya determinado y perfectamente delimitado que hay que preservar la propia esencia del Camino. Es evidente que desde 1140, fecha aproximada de la redacción de este libro, el itinerario ha sufrido numerosas alteraciones en lo que se refiere a la propiedad y titularidad de los terrenos por donde transita la vía, pero teniendo en cuenta que lo prioritario es mantener la fidelidad en el itinerario original, no parece procedente que se habiliten nuevas vías. Además, la estructura administrativa del Estado de las autonomías supone una nueva dificultad, puesto que solo el Camino francés discurre por seis comunidades autónomas: País Vasco, Aragón, Navarra, La Rioja, Castilla y León y Galicia, por multitud de ayuntamientos y diputaciones provinciales. A pesar de esta multitud de entes competenciales, los diferentes Gobiernos han creado estructuras de cooperación y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 14

colaboración para la homogeneización de los criterios en relación con el mantenimiento, preservación y señalización de este primer Itinerario Cultural Europeo.

En el seno del Consejo Xacobeo, con el objetivo de intensificar sus funciones como órgano de cooperación en lo que se refiere a las actuaciones de gestión del trazado del Camino de Santiago, inscrito en la lista de Patrimonio Mundial de la Unesco, en el año 2009 se creó el comité de cooperación en la gestión del bien Patrimonio Mundial Camino de Santiago, que está desarrollando un trabajo intensivo en materia de actualización y propuesta de modificación del inventario de los bienes vinculados y del trazado del Camino. Asimismo, en 2008 se constituyó un grupo de trabajo para tratar los temas relacionados con la señalización, infraestructuras y apoyo a visitantes y peregrinos, que en mayo de 2010 acordó la publicación de un texto de recomendaciones sobre la señalización del Camino de Santiago. La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento publicó en el año 2009 en su serie normativas la nota de servicio 1/2008 sobre señalización del Camino de Santiago, cuyo objetivo era mejorar la seguridad vial en las carreteras del Estado, mejorar la calidad y homogeneidad de los itinerarios históricos transitados por medios no motorizados, pie, bicicleta, caballo, etcétera, disminuir la conflictividad en los puntos de contacto con las carreteras y colaborar con otros organismos como las comunidades autónomas en las actuaciones sobre estos itinerarios. Hay que recordar también que las comunidades autónomas por las que discurre el Camino de Santiago tienen la competencia exclusiva en materia de rehabilitación, conservación, difusión y protección de su patrimonio cultural. Por todo ello, entendemos que buena parte de lo solicitado en esta proposición no de ley ya está siendo atendido por los ministerios de Cultura y Fomento, así como por parte de las diferentes comunidades autónomas y administraciones locales.

En consecuencia, y porque estamos de acuerdo con lo fundamental, es por lo que el Grupo Parlamentario Popular quiere agradecer al Grupo Parlamentario Socialista, en la persona de su portavoz, María Luisa González Santfín, que haya sido atendida nuestra enmienda, cuyo texto, que hemos hecho llegar a la Mesa, quedaría redactado en los siguientes términos: El Congreso de los Diputados insta a las diferentes administraciones implicadas, fundamentalmente a las comunidades autónomas, a colaborar con las entidades locales en la mejora de la movilidad, la seguridad y el tránsito, tanto del peregrino como de los demás usuarios, en el Camino de Santiago, conforme a sus prioridades y disponibilidades presupuestarias.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición de su grupo, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Intervengo para dar apoyo a esta proposición no de ley, ya que formo parte de este grupo de parlamentarios que nos hemos inscrito. Quiero pedir al grupo mayoritario que el espíritu de consenso que ha reinado al realizar la transacción se plasme realmente en medidas efectivas, y que si finalmente esta delegación parlamentaria hace este Camino de Santiago podamos comprobar *in situ* que se están llevando a cabo las medidas que propone el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Se someterá a votación incluyendo la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

— SOBRE LA PROTECCIÓN DE LOS TRABAJADORES EN LAS CARRETERAS Y AUTOVÍAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 161/002758).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley sobre la protección de los trabajadores en las carreteras y autovías, presentada por el Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia. Para su defensa, tiene la palabra el señor Lleonart.

El señor **LLEONART CRESPO**: Desde que se introdujera en España es carne de conducir por puntos en el año 2006, la siniestralidad de nuestras carreteras se ha visto sustancialmente reducida, hasta el punto de que en el año 2014 se registraron 1.131 accidentes en carretera, manteniéndose estable respecto al año 2013. Sin duda, estos datos son más que positivos para nuestro país, sobre todo si tenemos en cuenta que en el año 2001 el número de muertes por accidente de tráfico fue de 4.170.

El desarrollo de mejores y más eficientes sistemas de seguridad en los vehículos a motor, la señalización y mejora de los denominados puntos negros de nuestras carreteras, las campañas de prevención de la Dirección General de Tráfico o el refuerzo de los controles de alcoholemia y drogas son sin duda otros factores que han contribuido de manera sustancial a mejorar la seguridad en nuestras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 15

carreteras. Para aplicar e implementar estas medidas trabajan a diario miles de personas en diferentes puntos de nuestra geografía a pie de carretera, poniendo también en riesgo sus vidas. Desde los trabajadores de mantenimiento de las carreteras hasta los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que se encuentran en los controles de alcoholemia o realizando otras tareas relacionadas con el desarrollo del tráfico, todos ellos se enfrentan al paso continuado de miles de conductores, con el riesgo que esto conlleva para su seguridad y para sus vidas. Si bien la actual legislación ha ayudado en gran medida a reducir las muertes, lesiones y daños derivados de accidentes de tráfico, todavía queda un importante camino por recorrer a la hora de proteger a estas personas que, en el ejercicio de su trabajo, se enfrentan a la temeridad e irresponsabilidad de los conductores.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario de UPyD presenta esta proposición no de ley para que se reforme la legislación en materia de seguridad vial y que se establezcan las medidas necesarias para frenar la siniestralidad en los tramos en los que se estén realizando obras de adecuación y mejora de las calzadas de todo tipo de vías, en los puntos en que se encuentren realizando sus funciones los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y en aquellos lugares en los que se encuentre un vehículo averiado o se esté socorriendo a algún accidentado, siempre que se encuentre debidamente señalizado. Sabemos que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda de modificación que aceptamos sin ningún tipo de problema.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Virtudes Cediel.

La señora **CEDIEL MARTÍNEZ**: Tomo la palabra para defender la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista a esta PNL que nos trae hoy UPyD, encaminada a duplicar las sanciones cuando se produzcan infracciones ante situaciones de incidencias en las carreteras como consecuencia de trabajos de adecuación o mantenimiento, presencia de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado ante vehículos averiados o cuando se produce un accidente y se acude en auxilio de los afectados. El Grupo Socialista considera que, siendo necesario actuar ante estas circunstancias que se producen a diario nuestras carreteras y que provocan muchas víctimas, la sanción no debe ser la única o la mejor forma de erradicar estos riesgos e inseguridades en las carreteras españolas. De ahí nuestra enmienda, que insta al Gobierno a que en el Reglamento General de Circulación, pendiente de aprobación desde hace mucho tiempo —urge aprobarlo cuanto antes, puesto que ha pasado más de un año desde la modificación de la ley, como han reclamado otros portavoces que me han precedido en el uso de la palabra—, se establezcan las medidas necesarias de regulación del tráfico, mediante la limitación de velocidad y la mejora de la señalización, que minimice los riesgos y garantice la seguridad de quienes estén en situaciones excepcionales en las carreteras. Creemos que no es posible el endurecimiento de las sanciones si previamente la Administración no regula adecuadamente la convivencia y cohabitación de trabajadores y usuarios en las carreteras españolas.

El señor **PRESIDENTE**: En el turno de fijación de posiciones, tiene la palabra el señor Pérez Moya.

El señor **PÉREZ MOYA**: Solo quiero aportar una reflexión. Es interesante lo que ha propuesto UPyD, sobre todo desde el punto de vista del riesgo que corren los profesionales y los conductores de vehículos que están parados por averías. Tengo la duda de si incrementar o duplicar la sanción va a ser lo que más contribuya a la reducción de la velocidad. Este es uno de los elementos, pero se han apuntado otros, como puede ser una señalización mucho más segura. Otra cuestión muy importante es la amplitud de los arcones como elemento de seguridad. Personalmente creo que hay muchas vías, autovías y autopistas que no respetan los elementos básicos de seguridad. Cuando un vehículo está averiado o tenemos que cambiar una rueda, corremos un gran riesgo, porque los vehículos circulan a 120 kilómetros, ya no digo a 130 o más. Creo que contribuiría notablemente a la seguridad de los profesionales, pero sobre todo a de los ciudadanos que tienen el coche averiado en el arcén, que, teniendo en cuenta la anchura actual de los vehículos, dicho arcén se ampliara a 2,5 metros. Esto es más una reflexión que un posicionamiento claro, porque tenemos la duda de que la sanción por sí misma sea un elemento disuasorio. Pensamos que es más importante —como estamos diciendo hoy aquí— la educación, la formación, los valores, etcétera, que es lo que contribuye realmente a minimizar estos riesgos. Creemos que la propuesta del Grupo Socialista va más en esta dirección.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Jané.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 16

El señor **JANÉ I GUASCH**: Intervengo para manifestar el apoyo de Convergència i Unió al texto que finalmente se acuerde, a la transacción a la que puedan llegar el diputado señor Lleonart y el Grupo Socialista.

Esta iniciativa pone de relieve un hecho importante. Tenemos que actuar cuando hay trabajadores en las carreteras, en las vías públicas, cuando un coche está averiado, etcétera, porque son momentos de peligro. Debemos reforzar todo lo que pueda incrementar la sensación de que hay una vigilancia y un control y de que hay que respetar esos tramos en los que hay una obra o una avería, porque eso significa que hay personas vulnerables. Estamos de acuerdo en que hay que intentar reforzar las medidas para prevenir accidentes y proteger la vida de esos trabajadores que están en las carreteras, en las vías públicas.

Agradecemos al señor Lleonart que nos haya planteado esta propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Guillermo Collarte.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Me sumo al agradecimiento al representante de UPyD por traer esta proposición no de ley. Creo que más allá de los matices lo importante es...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Collarte, no se le escucha bien. Lo digo a efectos del «Diario de Sesiones», porque no va a pasar a la posteridad. **(Risas)**.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: No tengo especial interés.

Volveré a empezar, señor presidente. Me sumo al agradecimiento de mi compañero el señor Jané al representante de UPyD por traer esta proposición no de ley. Insisto en que lo más importante es el espíritu y lo que significa, más allá de los detalles, si es bueno duplicar las sanciones o no. Es fundamental que nos concienciamos de que hay actividades en la carretera como consecuencia de accidentes, del trabajo de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, etcétera, incluso están los propios conductores que tienen un accidente —es una experiencia que he tenido recientemente—, y de que en determinados momentos se pone en riesgo la vida de las personas.

Me gusta más la enmienda del Grupo Socialista, porque tiene un carácter filosófico. Aunque está regulado en la ley —no lo voy a mencionar porque no tiene sentido— el incremento de la gravedad de las sanciones para este tipo de circunstancias, me sumo a la enmienda del Grupo Socialista que ha aceptado el compañero de UPyD. Por tanto, votaremos a favor y espero que ayude para que nos concienciamos todos sobre este tema. A veces Dios escribe derecho con renglones torcidos, y afortunadamente el retraso de ese reglamento —tiene razón la compañera del Grupo Socialista en que probablemente está tardando más de lo que sería deseable, porque estamos hablando de que la ley entró en vigor hace un año y diecinueve días— permitirá que esta proposición no de ley sirva para que en él se recojan las medidas que ha propuesto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lleonart, como ha aceptado la enmienda del Grupo Socialista, se votará en esos términos.

Creo que podemos prever que las votaciones serán a las seis y media. Lo digo por si los grupos tienen que organizarse.

— **SOBRE LA REALIZACIÓN DE UN MAPA REGIONAL DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA, CON INDICACIÓN DE APARCAMIENTOS ADECUADOS, ÁREAS DE DESCANSO ESPECIALIZADAS, ESTACIONES DE DESGASIFICACIÓN Y LAVADEROS DE CISTERNAS AUTORIZADOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003141).**

El señor **PRESIDENTE**: Sustanciamos el punto sexto del orden del día, que es una proposición no de ley sobre la realización de un mapa regional de transporte de mercancías peligrosas por carretera, con indicación de aparcamientos adecuados, áreas de descanso especializadas, estaciones de desgaseificación y lavaderos de cisternas autorizados, presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Carreño.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 17

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Señorías, el Grupo Popular presenta esta proposición no de ley cuyo objetivo principal es conseguir que cuando un vehículo de mercancías peligrosas entre en una comunidad autónoma o en una región, el transportista disponga de una manera sencilla, como puede ser una conexión a Internet, de toda la información para conocer puntualmente cuáles son las áreas donde puede estacionar su vehículo, que carga unas mercancías peligrosas, así como cuáles son los lugares en los cuales puede proceder a los lavados, despresurización o desgasificación de esas cisternas. Recordemos que es obligatorio y que estos vehículos no pueden estacionar en cualquier lugar donde se les presente, en la primera gasolinera, bien esté cerca de un colegio, de una zona residencial o en cualquier otro lugar y que esas mercancías que pueda transportar, que pueden ser peligrosas, explosivas, infecciosas o de cualquier otra clase, se puedan eliminar de una manera segura en estaciones que estén realmente autorizadas. Una vez llevado a cabo dicho control en las instalaciones existentes autorizadas, sería necesario que se plasmasen los resultados obtenidos en un mapa y se haga público a través de una página *web* de las autoridades competentes para el conocimiento de todos los agentes implicados: responsables de industria, almacenes, distribuidores y transportistas de este tipo de productos, así como de todos los ciudadanos que puedan estar interesados. Ante la gran cantidad de vehículos con mercancías peligrosas que circulan por las carreteras de nuestro país y para aumentar la seguridad de todos los ciudadanos, previendo situaciones de riesgo en cuanto a accidentes, emisiones tóxicas, vertidos incontrolados, etcétera, se hace necesario llevar a cabo un control pormenorizado de aparcamientos y áreas de descanso adecuadas especializadas existentes para estos vehículos, así como de todas las estaciones de desgasificación y lavado de cisternas, verificando las mismas el cumplimiento de los reales decretos 948/2003 y 340/2010 y demás reglamentos que son de aplicación actualmente. Queremos destacar que el transporte terrestre mueve anualmente en el Estado español más de 15 millones de toneladas de mercancías peligrosas por tren o por camión. En esa distribución por todo el territorio nacional son muchas las regiones que son itinerarios muy transitados por este tipo de mercancías, lo que hace que se deba tener en cuenta a la hora de considerar los riesgos que ello conlleva. Dado el volumen de transporte de mercancías peligrosas y a pesar de las restricciones que se aplican a este modo de transporte, se hace prácticamente inevitable la aparición de accidentes. Son varios los accidentes en los que han estado implicados vehículos que transportaban sustancias peligrosas. Nos encontramos ante una situación en la que es conveniente adoptar medidas. Respecto a los productos transportados hay que decir que se ha contabilizado el transporte de un total de 225 sustancias peligrosas diferentes de las que solo 8 de ellas: gasóleo, gasolina, ácido sulfúrico, gas natural, líquidos a temperatura elevada, fenol fundido y acetona suponen un porcentaje superior al 90 % del total. De ellas, la clase 3, que son materias líquidas inflamables, es de la que se transporta una mayor cantidad de sustancias, de la que se realiza un mayor número de transportes y la que recorre un mayor número de kilómetros. En segundo lugar, se encuentra también la clase 2, que son los gases, en cantidad de sustancias transportadas, en número de transportes y en kilómetros recorridos.

Las infraestructuras con las que creemos que debe contar este tipo de transporte son elementos muy importantes a la hora de mantener la seguridad en las áreas de descanso especializadas, aparcamientos, estaciones de desgasificación y lavaderos de cisternas debidamente autorizados. El mapa propuesto sería una de las mejores informaciones disponibles. De este modo, con una lista de lavaderos de cisternas de mercancías peligrosas y las restantes instalaciones y servicios, las empresas químicas, los transportistas y demás agentes implicados sabrían a qué atenerse. Respecto a los aparcamientos y áreas de descanso hay que decir que un estudio llevado a cabo por el gabinete para la ordenación y coordinación del transporte de mercancías peligrosas del Ministerio de Fomento estima que entre el 10 y el 15 % de estas sustancias se transportan por carretera en España y son peligrosas. Por eso es necesario hacer el transporte de esas mercancías viable y de una forma segura. Esto solo es posible gracias a la capacitación profesional del sector y al estricto cumplimiento de una rigurosa normativa, que teniendo sus raíces ya en el siglo XIX se revisa constantemente a partir de estudios, de evaluaciones y de informes de este sector. Por estas razones no es de extrañar que la comisión permanente para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas instara a la creación de un grupo de trabajo para estudiar las posibilidades de mejorar las condiciones de seguridad en el estacionamiento, ya sea de corta o de larga duración, para los vehículos que transportan estas mercancías. Ese estudio ha sido elaborado con la colaboración de representantes del Ministerio de Fomento, del Interior, de comunidades autónomas, de asociaciones del sector del transporte y de sindicatos. Estas instalaciones y dotaciones recomendadas, complementarias para las áreas de descanso, serían la vigilancia veinticuatro horas por personal debidamente formado en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 18

mercancías peligrosas, alarma, teléfono, aseos, estación de servicio, mantenimiento y alojamiento, talleres mecánicos, instalaciones de lavado para vehículos y cisternas, medios de evaluación de vehículos, zona cerrada de almacén, un plan de autoprotección y un largo etcétera. Estos requisitos podrían servir de base para la elaboración de las zonas de parada habitual de los vehículos que transportan este tipo de mercancías. Dicho transporte se regula básicamente a través del acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, comúnmente llamado ADR. Este acuerdo es de plena aplicación al transporte nacional en los países miembros de la Unión Europea desde 1995. Hay que mencionar también el Real Decreto 2115/1998 sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera, que establece la obligación de estacionar los vehículos en zonas de menor peligrosidad en defecto de zonas especialmente previstas para ello. La construcción de estas áreas de descanso y la promoción de las áreas de servicio figuran entre las actividades relacionadas con la seguridad vial en las actuaciones previstas cada año, que se recogen en el Plan nacional de seguridad vial. Por tanto, la publicidad de la reglamentación sobre el transporte de estas mercancías por carretera y por ferrocarril ha introducido la necesidad de regular las condiciones mínimas que deben de cumplir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización de cisternas.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Carreño, vaya acabando.

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Voy terminando. Según estudios recientes existen en el Estado español alrededor de 120 estaciones de lavado, las deficiencias son difíciles de detectar, saltarse los lavados obligatorios y emitir falsos certificados de lavado eliminando los residuos de alcantarillados en el mar, etcétera. Por ello, deben de disponer de sistemas adecuados de decantación y de eliminación de residuos. Creemos que los servicios anejos al transporte deben ordenarse con la realización de un mapa de transporte terrestre de mercancías peligrosas en cada región, con indicación de las áreas de descanso especializadas, con aparcamientos adecuados, con estaciones de gasificación y con lavaderos de cisternas autorizados.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Socialista que va a defender doña Paloma Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: Tomo la palabra muy brevemente para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista en relación con la propuesta del Grupo Popular. Señorías, nuestras vías de circulación es cierto que están transitadas cada vez con mayor intensidad por vehículos que transportan mercancías peligrosas: explosivos, productos derivados del petróleo, gases y productos radiactivos. Este transporte guarda una relación directa con nuestra economía. Los países de nuestro entorno han tomado conciencia del incremento en el transporte de mercancías que son peligrosas, por lo que a través de la directiva 96/35/CE, de 3 de junio de 1996, se establecen medidas que mejoran la seguridad en estos transportes acordando incluso la creación de la figura de una persona experta en este ámbito y determinando su calificación profesional. La trasposición de esta directiva realizada a través del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, en relación con el perfil de ese consejero de seguridad para el transporte por carretera concreta las diferentes especialidades, especifican obligaciones e incluso se elabora y difunde un código de buenas prácticas destinado a estos profesionales. Parece lógico contribuir por todos nuestros medios para dotar a estos profesionales, a los transportistas y a la población en general, de toda la información necesaria para que el paso de estas mercancías por nuestras carreteras cuente con los mayores niveles de seguridad posibles.

En primer lugar, básicamente estamos de acuerdo con la parte expositiva de esta proposición, que es muy escueta, pero que señala lo fundamental. Es cierto que en nuestro ánimo —y creo que en el ánimo de todas las personas que integramos esta Comisión— la seguridad vial es un aspecto absolutamente prioritario por lo que es necesario garantizar la existencia de todas cuantas infraestructuras sean necesarias para incrementar los niveles de seguridad en una actividad tan sensible en este ámbito como es el transporte de mercancías peligrosas. Es imprescindible conocer la situación, elaborar y difundir un mapa riguroso y fiable que permita esa garantía de seguridad en nuestras carreteras.

Señorías, en relación con la parte propositiva, la propuesta nos parece poco concreta y, desde luego, muy poco ambiciosa, por eso hemos presentado una enmienda. Plantean en la propuesta una formulación que es obvia. Evidentemente para realizar un mapa hay que elaborar, recopilar y cotejar toda la documentación existente. Al final no queda muy claro si lo que quieren es hacer un mapa para una región

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 19

concreta, porque es una marca regional, o si quieren hacer —ahora lo ha explicado la proponente— mapa para todas las regiones. Estas cosas ocurren, señorías, cuando se trata de cubrir el cupo a toda costa. Creemos —y ya lo apuntamos en otras ocasiones— que es una muestra más de la falta de generosidad del Grupo Popular en relación con el trabajo desarrollado por las Comisiones. Por eso, esta propuesta de relleno ha sido retirada y vuelta a proponer porque en su momento, señorías, reconozcan que no han tenido el suficiente cuidado en revisar muy bien lo que ponían y evitar esos corta-pegas que al final hacían referencia a una comunidad concreta. Es una propuesta que no nos parece muy específica, que es poco rigurosa y que no está muy trabajada. De hecho no se cita —aunque lo ha dicho después la proponente— en absoluto la participación ni de las comunidades autónomas ni de la comisión permanente. Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado esta enmienda con objeto de concretar las claves para la garantía de seguridad en el tránsito viario del transporte de mercancías peligrosas. Este transporte no se circunscribe a una sola comunidad. Los camiones y los vehículos que llevan estas mercancías no pasan por una sola comunidad. Necesitamos un mapa estatal que incluya a todas las comunidades autónomas, porque, señorías, ese mapa ha de dar cuenta tanto a los conductores de este tipo de vehículos que transportan mercancías peligrosas, de la distancia entre los diferentes aparcamientos, áreas de descanso, estaciones de desgasificación y lavado de cisternas en el conjunto del Estado, ya que los vehículos que transportan estas mercancías no tienen por qué desplazarse habitualmente en el territorio de una sola comunidad. Esto ocurriría en la PNL que ha sido retirada y modificada porque se refería a una única comunidad autónoma.

Nosotros no queremos quedarnos únicamente en elaborar y difundir el mapa, sino que creemos necesario estudiar la necesidad de ampliación de las infraestructuras destinadas a los vehículos que transportan mercancías peligrosas. Una vez conocida la dotación existente, las infraestructuras con las que ya contamos tendremos que tratar de completarlas y ver si existen carencias significativas o necesidades específicas en algunas zonas. Queremos y debemos contar con la participación de las comunidades autónomas y con la Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Por eso, señorías, su propuesta nos pareció realmente un poco corta. No obstante, el tema de fondo es de un gran interés y nuestra enmienda, que engloba la elaboración de un mapa estatal de transporte de mercancías peligrosas y la posibilidad de incrementar las instalaciones viarias destinadas a cubrir las necesidades de los vehículos que las transportan, responde tanto a los mandatos del Real Decreto 340/2010, de 19 de marzo, como a la Ley 6/2014, de 7 de abril. Por encima de todo, señorías, creemos que nuestra propuesta responde a la necesidad de garantizar un transporte de mercancías peligrosas que sea seguro y fiable tanto para los transportistas como para el conjunto de la ciudadanía.

En definitiva, queremos evitar cualquier problema importante de seguridad vial para vehículos, para las personas que los manejan, para terceras personas, para el entorno y para el medio ambiente y eso requiere importantes mejoras, un compromiso político firme en materia de seguridad vial que haga posible ese tránsito de particulares y mercancías de forma segura y lamentamos la comunicación por la proponente de que el grupo mayoritario no tenga la altura de miras para aceptar nuestra enmienda y no salga adelante esta propuesta de mejoras viarias que tan necesario resulta para la movilidad, para la seguridad y también de manera muy importante para la economía del país.

Termino diciendo que agradecería a las personas que intervienen que recuerden que este país está constituido por comunidades autónomas, hace mucho tiempo ya que no existen regiones. Sería bueno empezar a referirnos al país como realmente es. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay turno de fijación de posiciones? **(Pausa)**. No es aceptada la enmienda y se va a votar en sus propios términos.

— RELATIVA A LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL DÍA NACIONAL DE LA MOTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003674).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar ya a la última de las proposiciones no de ley, que es la número 8, relativa a la institucionalización del Día Nacional de la Moto, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y que va a defender su portavoz, doña Concha Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: En primer lugar, tomo la palabra para hablar sobre esta PNL que espero que, como me han hecho llegar todos los grupos parlamentarios presentes en este momento, suscriban con el Grupo Parlamentario Popular ya que se trata de algo importante como es institucionalizar el Día

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 20

Nacional de la Motocicleta. También quiero agradecer desde el primer momento a la plataforma Motera de la Seguridad Vial, puesto que son ellos los que nos sugirieron al Grupo Parlamentario Popular poner en marcha esta iniciativa, tal y como declararon cuando comparecieron en sede parlamentaria. Aparte, como sé que nos están escuchando y nos están siguiendo, quiero agradecerles de forma muy importante ese trabajo que hacen en pro de la seguridad vial. Como se ha dicho a lo largo de toda la tarde y además todos los grupos estamos totalmente de acuerdo, la seguridad vial es un asunto de todos. Es un asunto que nos importa a todos, porque nos afecta a todos. Hoy hemos tratado temas muy muy importantes como era la educación en seguridad vial, se ha hablado muy bien de educación, por un lado, y de formación, por otro. A esta iniciativa le tengo mucho cariño, porque es fruto del apoyo de todos, pero también del apoyo de la sociedad civil. Insisto, es una iniciativa que parte de la sociedad civil y que en este caso somos los políticos los que nos hemos sumado a ello. Insisto en que la tengo mucho cariño, porque el consenso, el acuerdo, es importante a la hora de trabajar en política, que es algo que los ciudadanos nos están reclamando constantemente. Me alegro que en esta Comisión siga predominando este espíritu. Como digo, es fruto de las asociaciones de los motoristas, en este caso una en concreto plataforma Motera de Seguridad Vial, pero podía haber sido cualquiera de ellas, son 4 millones los moteros —entre comillas— que hay en este país, con lo cual es un colectivo muy importante al que el Gobierno del Partido Popular apoya, lo mismo que apoya a los ciclistas o a los peatones o a los conductores. Esto de la seguridad vial es un mundo muy complejo con muchas variables y en el que es preciso trabajar.

¿Por qué apoyamos esta iniciativa y este tipo de propuestas? Porque la palabra clave era la seguridad vial, era la concienciación de toda la sociedad ante algo tan importante como es el hecho de prevenir los accidentes de tráfico. Por eso desde aquí nuestro apoyo y nuestro ánimo a seguir en este tipo de iniciativas. Se ha fijado la fecha del 14 de junio, es decir, el segundo domingo de junio. Ya en algunas comunidades autónomas, en algunos municipios, en algunos ayuntamientos estamos trabajando para elaborar un manifiesto, ya se empiezan a sumar muchos colectivos de diferente tipo —todos en el marco de la seguridad vial y de las plataformas moteras— para, insisto, fomentar de manera activa la seguridad vial entre los motoristas, con cuatro objetivos que voy a enumerar muy brevemente. Despedazar la conciencia social estimulando la sensibilización, como he dicho, de todos los usuarios de la vía y llamar la atención de las instituciones públicas competentes de forma directa e indirecta en la materia acerca de la gravedad de los accidentes de tráfico en los que se ven involucrados, en este caso los motoristas. Establecer y consolidar lazos de unión entre las víctimas de los accidentes de tráfico con las que este grupo parlamentario y el Gobierno del Partido Popular se sienten siempre muy vinculados y les apoya de forma incondicional y muy especialmente a estas asociaciones y al colectivo de los motoristas. El otro principio básico del que hemos hablado hoy de forma sobrada es educar y formar en seguridad vial al colectivo de motoristas permitiendo el intercambio de buenas prácticas. Por último, pasar de esas reivindicaciones espontáneas que se celebraban a lo largo de todo el territorio nacional con más o menos éxito a desarrollar un modelo colaborativo en todas las partes. Con la institucionalización de este Día Nacional de la Moto, a través de la difusión de pautas culturales como en una estrategia preventiva —en seguridad vial es preciso hablar de formación y de educación como materia preventiva— pretendemos fomentar entre los motoristas actitudes y comportamientos que permitan generar una concienciación social al respecto. Por ello, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, de acuerdo con todos estos grupos que ya he mencionado y especialmente con las asociaciones de usuarios de las motocicletas, les he pedido anteriormente su apoyo para que este segundo domingo se declare el Día Nacional de la Moto con el lema: Tu seguridad vial se refuerza con tu ejemplo. Como elaboraremos un manifiesto de acuerdo con todas las asociaciones que nos lo hagan llegar, lo traeré a esta Comisión, si son ustedes tan amables, para que luego cada uno pueda hacer el uso que estime conveniente con los diferentes colectivos, en los diferentes lugares o incluso a nivel nacional.

El señor **PRESIDENTE**: No hay ninguna enmienda presentada a su proposición no de ley. Hay turno de fijación de posiciones. En primer lugar, el señor Leonart en representación de UPyD.

El señor **LLEONART CRESPO**: El Grupo Parlamentario de UPyD ha presentado ya diversas iniciativas para fomentar la concienciación relacionada con los accidentes de motocicleta. Presentamos una proposición no de ley para que se les aplicase precios de acuerdo con el tamaño de vehículo en autovías, por ejemplo. El tipo de vía es un factor determinante relacionado con la siniestralidad, según el balance de seguridad vial de 2014 realizado por el Ministerio del Interior. Las vías convencionales son las que perciben una mayor siniestralidad. Se computaron 894 fallecimientos en el 2014, 32 más que en 2013.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 21

Mientras que la siniestralidad de las autovías y las autopistas es menor. Todas las iniciativas que contribuyan a concienciar y a apoyar tanto a las instituciones competentes como a las asociaciones de motoristas para mejorar la seguridad de los motoristas y del resto de usuarios será bien recibida por nuestro grupo. Por tanto, votaremos favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, Convergència i Unió votará también a favor de esta proposición no de ley. Queremos trasladar nuestro apoyo a las distintas asociaciones y plataformas que así lo han pedido. Que sirva este día para concienciar, pero esto de concienciar en un día tampoco resuelve los muchísimos problemas que los motoristas nos vienen reclamando. Tenemos muchísimas asignaturas pendientes con este colectivo. Es un colectivo especialmente vulnerable. El Servei Català de Trànsit ha hecho campañas muy pedagógicas para escenificar de qué forma la persona que circula en motocicleta es más vulnerable que si circula en otro tipo de automóviles. Por tanto, esa especial protección nos lleva también no únicamente a celebrar un Día de la Moto, sino a tener presente como aún hay en nuestras carreteras muchos quitamiedos, muchos guardarraíles que tienen un diseño que es efecto guillotina para muchos moteros, que tenemos que cambiar y tenemos proposiciones que obligan a cambiarlo. Bien está esta propuesta, pero que la celebración de un Día de la Moto nos sirva para tomar medidas en positivo, para seguir adoptando medidas de prevención para evitar accidentes a todos, pero especialmente a este colectivo que lo sufre muchísimo que son los moteros. Vaya nuestro apoyo para ellos y votaremos a favor de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra en representación del Grupo Parlamentario Socialista, para fijar posición, el señor Canongia.

El señor **CANONGIA GERONA**: Doña Concha Bravo lo ha explicado muy bien. Ha hecho una presentación a la que nos tenemos que unir todos, lo demás es un poco hablar por hablar. Ella nos ha explicado muy bien que la plataforma Motera para la Seguridad Vial cuando estuvo aquí presente en el Congreso de los Diputados ya nos pidió en aquel momento la institucionalización del Día de la Motocicleta. Todos estuvimos de acuerdo ya en aquel momento en que esto tenía que ser una cosa que teníamos que tirar adelante. Se ha acordado que fuera el segundo domingo de junio. Nosotros estamos totalmente de acuerdo. El lema es francamente interesante: Tu seguridad vial se fomenta con tu ejemplo. Que tengamos colectivos de la sociedad civil dispuestos a colaborar con la Administración para fomentar de una manera activa la seguridad vial es algo que nos tiene que llenar a todos de orgullo, pero también tenerles mucho respeto. Si tenemos presente que esta gente está haciendo un esfuerzo importante para que la seguridad vial en el mundo de la moto sea realmente creíble, para que la gente de la moto se lo crea necesita todo nuestro apoyo. Como muy bien ha dicho doña Concha Bravo, nosotros no tenemos la más mínima objeción. No creo que haya ningún grupo que se oponga a ello. Votaremos favorablemente, esperando que sea una iniciativa que tenga mucho éxito.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos dicho que votaríamos a partir de las seis y media y faltan dos minutos. Vamos a suspender dos minutos la sesión. **(Pausa)**. Vamos a reanudar la sesión para poder proceder a las votaciones de las distintas proposiciones no de ley. Vamos a votar en primer lugar la proposición no de ley número 1, del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, que ha sido transaccionada, y cuyo literal es el siguiente. El Congreso de los Diputados insta a las administraciones competentes a reforzar la formación sobre educación vial en las etapas de educación primaria y secundaria obligatoria y a colaborar con los centros para la elaboración de unidades didácticas específicas que tengan carácter...

El señor **CORCUERA PLAZA**: Perdón, señor presidente. Las proposiciones números 1 y 7 se votaban conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, tiene razón.

... evaluable y obligatorio —este es el elemento que se ha introducido— para contribuir de forma más intensa, eficaz, etcétera. Se van a votar conjuntamente, tiene razón, señor Corcuera, las proposiciones números 1 y 7.

Efectuada la votación, dijo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 819

27 de mayo de 2015

Pág. 22

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas por unanimidad.

La número 2 es sobre limitación de velocidad de los vehículos, del Grupo Mixto, con una enmienda del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 22.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la número 3, del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural. Ha habido una transaccional. El texto que se propone quedará redactado como sigue: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a la elaboración de un Plan estatal de carácter estratégico para la promoción de la bicicleta. Ha sido transaccionada con el Grupo Socialista y con el Grupo Popular.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Perdón, señor presidente. Quedamos en que era una enmienda en que se juntaban las dos redacciones y quedaba literal. Se incorporaba un segundo punto que era instar al Gobierno a la elaboración de un Plan estatal de carácter estratégico para la promoción de la bicicleta.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Primero era la enmienda del Grupo Parlamentario Popular y luego un segundo punto, que era lo que pedía el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Se vota en estos términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a la número 4, sobre la mejora de la movilidad en el Camino de Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista. Ha habido una enmienda del Grupo Parlamentario Popular y una transacción que es la que sigue: El Congreso de los Diputados insta a las diferentes administraciones implicadas, fundamentalmente a las comunidades autónomas, a colaborar con las entidades locales en la mejora de la movilidad, la seguridad y el tránsito, tanto del peregrino como de los demás usuarios en el Camino de Santiago, conforme a sus prioridades y disponibilidades presupuestarias.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a la número 5, sobre la protección de los trabajadores en las carreteras y autovías. Se vota en los términos de la enmienda socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a la número 6, del Grupo Parlamentario Popular, sobre la realización de un mapa regional de transporte de mercancías peligrosas, que se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalmente, la número 8, relativa a la institucionalización del Día Nacional de la Moto, que se vota en sus términos puesto que no tenía enmiendas.

Efectuada la votación, dijo

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

Se levanta la sesión y se recuerda que hay reunión de Mesa y portavoces.

Eran las seis y treinta y cinco minutos de la tarde.