



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

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 129

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. TEÓFILO DE LUIS RODRÍGUEZ

Sesión núm. 4

celebrada el martes 21 de febrero de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de esta de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la Resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. (Número de expediente 041/000033)	2
Proposiciones no de Ley:	
— Sobre la carretera N-VI en O Corgo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000751)	2
— Sobre el mantenimiento de la N-634 y de la N-642. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000752)	5
— Sobre la mejora integral de la N-260 a fin y efecto de reducir su siniestralidad. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/000880)	8
— Relativa a la homologación de la señalización luminosa de los vehículos prioritarios y de urgencias con el resto de países de la Unión Europea. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/000723)	12
— Relativa a reducir y extinguir la elevada siniestralidad y mortalidad de la carretera N-240 en su tramo entre Lleida y Montblanc. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001027)	14

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 2

	Página
— Relativa a los problemas de seguridad vial en la N-VI a su paso por los Ayuntamientos de Bergondo y Oleiros (A Coruña). Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/001045).....	19
— Relativa a los graves problemas de seguridad vial en el tramo de la N-120 entre Ferreira de Pantón (Lugo) y Penalba (Ourense), el segundo trayecto más peligroso del Estado. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/001138).....	22
— Para disminuir el factor humano como causante de los accidentes de tráfico. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001236)	25

Se abre la sesión a las diez y diez minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión con el orden del día de hoy. En primer lugar, los portavoces se han puesto de acuerdo para alterar el orden de las iniciativas. Si mi información es correcta, empezaremos con la proposición que figura como punto 3.º del orden del día, sobre la N-VI en O Corgo. La siguiente sería la que figura como 4.º, del Grupo Socialista, sobre el mantenimiento en la N-634. La tercera sería la que figura como punto 5.º en el orden del día, y la cuarta sería la que figura como punto 2.º El resto de las iniciativas las debatiremos en su orden. Si es correcto, en ese orden procederemos a su debate.

DELEGACIÓN EN LA MESA DE LA COMISIÓN DE LA COMPETENCIA DE ESTA DE ADOPCIÓN DE LOS ACUERDOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (Número de expediente 041/000033).

El señor **PRESIDENTE**: Antes de entrar en el debate de las proposiciones no de ley, tal y como figura en el orden del día, vamos a someter a la consideración de la Comisión la delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia sobre comparecencias. Entiendo que, en relación con esa delegación de la Mesa, que es concordante con la resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983, por la que se delegan en la Mesa de la Comisión las facultades a que se refiere el artículo 44 del Reglamento del Congreso, el rechazo de las solicitudes de comparecencia exigirá el acuerdo unánime de los miembros de la Mesa, quedando avocada por la Comisión la decisión en caso contrario. Quiere decirse que cuando no hay unanimidad en la Mesa para rechazar una comparecencia, entonces el criterio de la Comisión se somete al pleno y, en función de lo que el pleno de la Comisión decida, se aprueba o no la comparecencia en cuestión. ¿Están todos los grupos de acuerdo en este criterio que, en principio, es general para todas las comisiones de la Cámara? **(Asentimiento)**.

En ese caso, la damos por aprobada.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE LA CARRETERA N-VI EN O CORGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000751).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de las proposiciones no de ley. Comenzamos por la que figura con el número 3 en el orden del día, sobre la carretera N-VI en O Corgo, que ha sido presentada por el Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ HERRÁIZ**: Gracias.

La N-VI, a su paso por el Ayuntamiento de O Corgo, tiene un considerable deterioro, que se agravó por unas obras en la autovía A-6 que desviaron el tráfico por la N-VI, con el correspondiente desgaste del asfalto. Es cierto que la circulación por la N-VI es menor desde que está en funcionamiento la autovía, pero también lo es que, a lo largo de esta carretera, viven y desarrollan sus actividades los habitantes de O Corgo. Allí se encuentra la sede del ayuntamiento, el centro de salud y el punto de atención continuada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 3

de la comarca, el centro escolar y la actividad comercial del municipio. La falta de iluminación y control de velocidad al paso de los núcleos de población, la falta de pasos seguros por los que la gente pueda cruzar y la falta de aceras provoca el aumento del número de accidentes.

La provincia de Lugo tiene 506 kilómetros de carreteras convencionales, bastante más que las otras provincias gallegas. Solo hay siete provincias en España que tienen más kilómetros de vías convencionales. El número de accidentes en la provincia de Lugo pasó de 469 en 2012 a 522 en 2013, 546 en 2014 y 549 en 2015; en cuatro años, un incremento de un 17% parece bastante. No sabemos cuál es exactamente la relación entre los accidentes y la conservación de carreteras, pero el Gobierno, en respuestas relativas a seguridad vial, dice literalmente: Cabe señalar que todo lo invertido en conservación y explotación afecta de manera directa o indirecta a la seguridad vial. Por tanto, según el Gobierno, hay una relación importante entre mantenimiento de carreteras y seguridad.

El presupuesto para 2011 para seguridad vial en la provincia de Lugo era de más de 15 millones, con la misma previsión para los años siguientes. La realidad fue que en 2013 fue de 3 millones, 5 millones en 2014, otra vez 3 millones en 2015 y en 2016 el presupuesto no llegó a 2 millones y la ejecución fue todavía menor. En cinco años se acumuló un déficit de presupuesto de 59 millones de euros. Por eso instamos al Gobierno no solo a realizar el mantenimiento del firme, sino a realizar también las obras necesarias para mejorar la seguridad de los habitantes de O Corgo. Por ejemplo, cambiar el color del firme para reducir la velocidad, hacer carriles para peatones también de color diferente a la vía de los coches, soluciones que dan buenos resultados donde fueron aplicadas. También sería necesario mejorar la iluminación, ya que hay muchas entradas a las diferentes parroquias desde la N-VI y no tiene visibilidad suficiente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Pérez.

A continuación, para presentar la enmienda formulada por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Blanco.

La señora **BLANCO GARRIDO**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Señorías, en relación con la iniciativa presentada hoy por el Grupo Parlamentarios Socialista, en nombre del Grupo Parlamentario Popular me gustaría realizar tres matizaciones. En primer lugar, la N-VI, a su paso por la provincia de Lugo, desde la puesta en servicio de la autovía A-6 hace ya más de 15 años, es una carretera nacional con muy baja intensidad de tráfico. Concretamente, los tramos lucenses entre Nadela y Pedrafita do Cebreiro, entre los que se encuentra el municipio de O Corgo, registra una intensidad de tráfico de aproximadamente unos 2.000 vehículos al día al ser un itinerario paralelo al de la A-6.

En segundo lugar, la portavoz del Grupo Socialista ha manifestado en su intervención, y así lo recoge en la exposición de motivos, que se trata de una carretera con un aumento cada año del número de muertes por accidentes. En este sentido, quiero manifestar que no voy a entrar en una guerra de número porque, como bien saben ustedes, la política del Gobierno del Partido Popular es conseguir reducir al máximo el número de fallecidos por accidentes de tráfico y ojalá que ese número sea cero para el año 2020, como es ese objetivo que debemos marcarnos todos. En este sentido, simplemente quiero trasladar a sus señorías que precisamente esta carretera no se encuentra dentro de los llamados tramos de concentración de accidentes que, como bien saben ustedes, son aquellos tramos de la red que presentan una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de los tramos de características semejantes.

En tercer lugar, en relación con el estado de la carretera, tengo que recordarle al Grupo Socialista, tal y como he manifestado al inicio de mi intervención, que la A-6, a su paso por la provincia de Lugo, fue inaugurada hace ahora más de quince años. Ustedes estuvieron en el Gobierno durante siete años y por su exposición de la iniciativa y por la intervención de la portavoz, queda bien claro que se olvidaron de este tramo. ¿O es que desde el año 2004 al año 2011 la carretera estaba en perfecto estado y no requería de ningún arreglo? Porque durante los años de Gobierno socialista ustedes no presentaron ni una sola iniciativa en el Congreso interesándose por el estado de la carretera. Presentaron la primera pregunta para conocer el estado de la carretera en el año 2015. Y lo que ustedes fueron incapaces de arreglar durante siete años, lo está arreglando el Gobierno del Partido Popular, porque el Ministerio de Fomento tiene un claro compromiso con las infraestructuras de este país. Y precisamente en el tramo indicado de la N-VI se están llevando a cabo de forma continua campañas de bacheo, sellado de fisuras y arreglo de otras pequeñas deficiencias del firme, lo que está permitiendo que dicho tramo presente un estado de conservación correcto para los débiles tráficos ligeros de corto recorrido a los que sirve, ya que los tráficos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 4

pesados y de medio y largo recorrido utilizan la A-6. Todas y cada una de estas medidas se están llevando a cabo porque el Ministerio de Fomento programa cada una de sus actuaciones de rehabilitación de los firmes de forma planificada y eficiente, teniendo en cuenta otros factores mucho más rigurosos que los propios informes de la Asociación Española de la Carretera, a la cual ustedes mencionan en su exposición de motivos, como son el tipo de carretera, la intensidad de tráfico pesado y ligero, los índices de accidentalidad y los resultados de la auscultación de su estado.

Señor presidente, finalizo. El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda a esta iniciativa en la que dejamos muy claro que este Gobierno no se opone a arreglar esta carretera ni ninguna otra, frente a lo que algunos puedan intentar hacer creer, en busca de algún titular en el día de mañana. Todo lo contrario, en esta enmienda manifestamos nuestra clara intención de continuar manteniendo, no de comenzar, de continuar manteniendo...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Blanco, tiene que terminar.

La señora **BLANCO GARRIDO**: ...el estado del firme del tramo de la carretera N-VI a su paso por el municipio de O Corgo y de realizar las obras necesarias para mejorar la seguridad de sus vecinos, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias.

Por todo ello, espero que podamos llegar a un acuerdo con relación a este tema porque ya se está haciendo lo que propone el Grupo Socialista en su iniciativa. Sin lugar a dudas, cualquier acuerdo en esta Comisión siempre será positivo para los ciudadanos y sobre todo para su seguridad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Blanco.

A continuación, por su grupo parlamentario, intervendrá la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, presidente.

Desde En Marea vamos a apoyar esta iniciativa porque de hecho ya registramos una en el mismo sentido en el mes de septiembre. Por tanto, vamos a apoyarla. Compartimos la preocupación por el mal estado del firme a la altura de O Corgo, en concreto se trata de unos 10 kilómetros entre Nadela y Gomeán que presentan una calzada destrozada debido a numerosos socavones y baches, a lo que se deben añadir problemas, como ya ha dicho la interviniente, de inseguridad vial debido a la existencia de cruces peligrosos, falta de iluminación, ausencia de pasos de peatones en zonas habitadas, la falta de señalización o limitación de velocidad en determinadas áreas que suponen un riesgo mayor, como centros educativos, centros deportivos o sanitarios. Todo esto se apoya en una serie de datos objetivos. Como ha dicho la compañera del Partido Popular, en los últimos meses se ha publicado un informe de la Asociación Española de la Carretera que ha arrojado elementos de gran preocupación. Galicia se encuentra entre las cinco comunidades autónomas que cuentan con carreteras con el peor estado de su firme. En general, toda la carretera objeto de esta iniciativa, la N-VI, se encontraba en una situación grave, pero concretamente el punto reseñado también aparecía en este informe como uno de los más peligrosos.

En nuestra iniciativa, a mayores, presentábamos también la problemática en la montaña de Lugo, sobre todo en el tramo que sube a Becerreá, tramo que presenta los mismos problemas que en O Corgo, un firme con grandes deficiencias, baches, socavones, que está en mal estado. Es una pena que la proposición del Partido Socialista no incorpore también este tramo porque creemos que deberían de ser un poquito más ambiciosos a la hora de presentar esta iniciativa. Por eso proponemos que habría que abordar este problema, que es una constante a lo largo de la N-VI, con un plan general de mejora de la N-VI. Pero como consideramos que va en la línea de lo que nosotros hemos presentado y para ir avanzando, apoyaremos esta iniciativa.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Fernández.

A continuación, para fijar la posición con respecto a la iniciativa que debatimos, tiene la palabra la señora Rivera, por Ciudadanos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Podemos empezar la exposición con un titular del año pasado, de 2016, de la *Voz de Galicia*, que dice textualmente: «Los 10 kilómetros infernales de la N-VI». La carretera N-VI discurre, efectivamente, por el Concello de O Corgo, en Lugo, a lo largo de unos 10 kilómetros, desde el punto kilométrico 4.82 hasta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 5

el 4.92. En Ciudadanos pensamos que existe un grave problema, efectivamente, aunque como decía mi compañera del Grupo Popular, no está dentro del tramo de mayor concentración de accidentes, pero sí reconoce que se está trabajando en ello, con lo cual creo que el propio Gobierno reconoce el problema, lo que representa un punto a favor.

Desde nuestro punto de vista, se debe actuar, se debe estudiar precisamente porque es una zona que, sobre todo desde el punto de vista urbanístico, de la movilidad, no está resuelto. Y se ha de resolver, por supuesto, en coordinación con la Xunta de Galicia y con el propio Concello de O Corgo. Pensamos que es una buena iniciativa puntual, pero es un problema que también se repite en otros lugares de la geografía nacional, especialmente en Galicia que, por su configuración, se caracteriza por una dispersión geográfica que provoca una localización de servicios en ambos márgenes de la carretera. A esto se suma que es un tramo en recta, con lo que la velocidad permitida ahora mismo es de 90 kilómetros por hora. Tengamos en cuenta que estamos hablando de que en esa misma zona hay un colegio de educación primaria, un edificio administrativo del ayuntamiento, un centro de salud, un centro sociocultural que ofrece actividades tanto para jóvenes como para mayores y otra serie de servicios como, por ejemplo, dos farmacias y un banco.

Creemos, insisto, que hay que resolver los problemas de movilidad, que muchas veces nos olvidamos de este tema, de coexistencia entre peatones, de coexistencia entre vehículos. Y, sobre todo, es importante que no centremos el problema aquí, sino que el Gobierno sea consciente de que hay otros muchos puntos a lo largo de toda la geografía nacional que tienen este mismo problema de movilidad. Y hago un llamamiento al Gobierno para que tome la iniciativa y a la Dirección General de Tráfico para iniciar un estudio sobre en qué otros puntos de la geografía nacional tenemos el mismo problema, porque es de sentido común resolverlo.

¿Qué es lo que falla? Lo de siempre, la coordinación. Insisto, no es solo un problema del Gobierno, es un problema también a nivel local, a nivel de la Xunta y creo que es fundamental que empecemos a pensar diferente. El modelo de territorio y el de movilidad tienen que ser coherentes por el bien de los ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rivera.

Señora Pérez, del Grupo Socialista, debe manifestar criterio con respecto a la aceptación o rechazo de la enmienda presentada por el Grupo Popular.

La señora **PÉREZ HERRÁIZ**: No. Si seguimos haciendo las cosas como hasta ahora, se continuaría con el grado de deterioro que hay en este momento. No la aceptamos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pérez.

Esta proposición no de ley se votará en sus términos por cuanto que no se acepta por el grupo proponente la enmienda presentada por el Grupo Popular.

— SOBRE EL MANTENIMIENTO DE LA N-634 Y DE LA N-642. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000752).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley que figura con el número 4 en el orden del día y que trata sobre el mantenimiento de la N-634 y de la N-642, cuyo autor es el Grupo Socialista. De nuevo tiene la palabra para su defensa la señora Pérez.

La señora **PÉREZ HERRÁIZ**: La N-642 atraviesa la costa de Lugo desde Ribadeo a San Cibrao. La N-34 va desde San Sebastián a Santiago, entra en Galicia por Ribadeo y su tramo coincide con la N-642 hasta Barreiros, luego baja hasta Mondoñedo y Bahamonde para cruzar a la provincia de A Coruña. Como dije antes, la provincia de Lugo tiene muchos kilómetros de carreteras convencionales. Según datos obtenidos de respuestas del Gobierno, el incremento del número de accidentes en la provincia en cuatro años fue de un 17%. Consideramos que es un incremento suficientemente importante. También según respuestas del Gobierno, los presupuestos para seguridad vial en cinco años tuvieron 59 millones de euros menos para la provincia de Lugo de lo que estaba previsto en 2001. Sobre las respuestas a las preguntas al Gobierno, consideramos que no tiene mucho sentido el juego al escondite que se trae. En una respuesta sobre ejecución del programa 463.C, conservación y explotación, pone en la cabecera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 6

Lugo, pero las cantidades que reflejan son las de toda Galicia. Aunque conservación y seguridad vial tienen partidas presupuestarias diferenciadas, respecto a su ejecución dan una respuesta global de las dos partidas, de manera que no es posible saber cuánto se ejecutó de cada uno.

El presupuesto para conservación y seguridad vial, como decía, disminuyó considerablemente y no se ejecuta. Ya dije que las respuestas del Gobierno son muy ambiguas, pero de acuerdo con la Oficina de seguimiento presupuestario del Congreso, en 2015 había un presupuesto de 12 millones para seguridad vial en Galicia —esta oficina no hace el desglose por provincias que sí aparece en los presupuestos—, y solo se ejecutaron 800.000, un 6,6%. Por tanto, si el presupuesto se redujo considerablemente y la ejecución es de esa índole, está claro que el mantenimiento que se está haciendo no es suficiente. Estas dos vías, a su paso por la provincia de Lugo, tienen un considerable deterioro y está especialmente afectado el tramo de la N-642 que atraviesa el Ayuntamiento de Barreiros, que no tiene circunvalación, como la mayoría de los ayuntamientos, y el tramo de la N-634 que se utiliza como alternativa cuando la niebla impide la circulación por la A-8 a su paso por la N-VI, que es lo que sucede con mucha frecuencia, como hoy y ayer, por ejemplo. Por eso consideramos necesario que se aborden mejoras de forma inmediata en esos dos tramos.

Con respecto a la enmienda, señor presidente, ocurre lo mismo que con la proposición anterior. Se trata simplemente de que si se continúa con esta situación no se resuelve el problema, y creo que ya he rebatido los argumentos del PP en la iniciativa anterior: incremento considerable del número de accidentes y descenso muy considerable del gasto en mantenimiento de estas infraestructuras.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pérez.

A continuación, para defender la enmienda presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra don Joaquín García Díez.

El señor **GARCÍA DíEZ**: Gracias, presidente.

Señorías, creo que si en este momento alguien estuviera interesado en seguir esta Comisión por los medios a través de los cuales puede hacerlo, simplemente con echar un vistazo al orden del día de esta convocatoria pensaría que se ha equivocado al sintonizar con el canal del Congreso y pensaría que estaría en la Comisión de Fomento y no en la de Seguridad Vial, por los temas que hasta ahora estamos tratando y probablemente por alguno más que surgirá a lo largo de esta mañana. No sé si esto se hace por cubrir cupo o por alguna otra razón. Pero, en fin, vayamos a lo que se nos está planteando aquí.

Lo cierto es que se habla del estado del tramo de dos importantes carreteras nacionales. También quiero empezar diciendo que ninguno de estos tramos a los que se ha referido la ponente del Grupo Parlamentario Socialista está identificado, recogido o clasificado como tramos de concentración de accidentes por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Nos obstante, nadie niega que muchos de estos tramos sufren deterioro debido a circunstancias que se han puesto de manifiesto. Pero hay que recordarlo todo, no solo lo que a la vista pueda parecer, como que un tramo de estas carreteras se pueda encontrar en mal estado, porque si estamos hablando de la N-642 y de los tramos a los que se ha referido la ponente, entre los dos últimos años, 2015 y 2016, se han invertido del orden de 1 millón de euros en reponer más de 20 kilómetros de esa carretera, con un proyecto total de renovación de firme, repintado, etcétera, a lo que yo añadiría, que, en la actualidad, también hay un proyecto de rehabilitación de todo este firme para el resto de los tramos donde no se ha actuado hasta ahora en la N-642, concretamente entre Barreiros y San Cibrao, por más de 3,3 millones de euros. A lo que añadiría la puesta en servicio recientemente por parte de la Xunta de Galicia de la A-64, lo que es la vía de alta capacidad entre Barreiros y San Ciprián y el compromiso del Gobierno de continuar esta obra hasta el propio Barreiros.

En cuanto a la otra nacional, la N-634, a que hace referencia esta proposición no de ley, hace más de un año ya, a finales de 2015, se rehabilitó todo el trazado, todo el firme, repintado, etcétera, del tramo que afecta los desvíos de la autovía A-8, cuando por densidad de niebla hay que desviar el tráfico a esta nacional. Por cierto, con respecto al problema de la niebla, que no fue previsto ni propuesta su solución por el anterior Gobierno, sino que ahora un Gobierno está dándole solución al problema que creó el anterior, he de decir que ya hay un concurso público, que está firmado el convenio con Hacienda para realizar las pruebas ya a nivel de campo, a escala real. Es un tema novedoso, es pionero, un tema en el que en ningún punto de Europa se ha ido tan allá como este que estamos abordando. Por tanto, se están solucionando los problemas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 7

Para terminar, esta iniciativa sustituye a otra, probablemente porque se dieron cuenta que ya había sido adjudicada la obra a que se refería la iniciativa prevista inicialmente cuando se convocó la Comisión, que era la 161/750 y que hacía mención al arreglo de la carretera entre Meira y Lugo, en la N-640, y que en breves fechas estará en marcha la reposición del trazado de ese firme. Igual va a ocurrir aquí. Dicen que no aceptan nuestras enmiendas porque continuar con los trabajos es desnaturalizar este tipo de actuaciones. Nosotros creemos que lo que hay que hacer es continuar con este ritmo de trabajo para que se dé solución a muchos problemas que, como he dicho hace un momento, tampoco fueron originados ni causados por este Gobierno.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Joaquín.

Para finar posición, tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

En el Grupo En Marea vamos a apoyar esta iniciativa porque también registramos una proposición no de ley en el mismo sentido, aunque quizá un poco más amplia porque incluíamos la problemática con respecto a la N-640 que en la iniciativa del Grupo Socialista queda fuera. La vamos a apoyar porque queremos que se vaya avanzando.

La parte resolutive de la proposición del Grupo Socialista nos parece un poco más genérica y queremos señalar algunos problemas concretos que se recogían en nuestra iniciativa. En cuanto a la N-642, ya se ha comentado aquí que es una de las principales vías de comunicación de esta zona, que el tramo situado entre Ribadeo y Foz tiene un lamentable estado de conservación del firme, con numerosos socavones, grietas y baches, que constituyen un verdadero peligro para la circulación en una vía muy transitada. Se calcula que por este vial circulan cada día unos 20.000 vehículos, volumen de tráfico que aumenta enormemente en época veraniega porque se trata de la principal vía de comunicación en la costa de Lugo. Las zonas más dañadas por el tránsito de vehículos son las de Fazouro, Mañente y la variante de Foz. Y destaca especialmente el tramo de la N-642 entre Mañente y Daián, que son 9 kilómetros en un estado absolutamente lamentable. Esta carretera de la costa, como se conoce a esta N-642, es una de las más transitadas, soporta un gran volumen de tráfico y por eso no puedo estar más en desacuerdo con el señor García cuando decía que deberíamos separar esta Comisión de Seguridad Vial de la de Fomento, como si la problemática que nos trae aquí se pudiese separar a nivel de infraestructuras y las apuestas que se hacen en el conjunto de esta zona de A Mariña, porque tenemos un gran problema que es el desmantelamiento de la línea Feve, lo que supone el incremento de vehículos que transitan por esta carretera. No podemos disociar una problemática de la otra. Obviamente tenemos que traer ese problema de la falta apuesta por las infraestructuras en general en toda la comarca de A Mariña.

En cuanto a la N-634, otro de los grandes problemas que tiene es que se suponía que la nueva autovía A-8 iba a sustituir a esta vieja carretera. Sin embargo, en la práctica, las cosas han sido distintas. De hecho, la falta de previsión en la elaboración del proyecto en la A-8, que obvió las posibles complicaciones en el tramo situado entre Abadín y Mondoñedo, obligan a los conductores de A Mariña a continuar utilizando la N-634 debido a los continuos cortes que sufre la A-8 en el tramo señalado por los espesos bancos de niebla constantes. Por tanto, los habitantes de A Mariña esperaron años por esta nueva infraestructura, para encontrarse una vía que cada poco es clausurada al tráfico por el problema de la nula visibilidad debido a las nieblas en el Alto do Fiouco.

Acabo. A mayores, en nuestra proposición añadíamos la necesidad de mejora de la N-640, que queda fuera de la iniciativa del Grupo Socialista, pero creemos importante traerlo aquí y ponerlo en el foco de la cuestión porque creemos que tiene el mismo denominador común: una calzada destrozada que en días de lluvia causa la formación de grandes bolsas de agua. Apoyaremos la iniciativa del Grupo Socialista.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Fernández.

En el turno de fijación de posiciones, a continuación tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

En Ciudadanos de manera bastante general tendemos a fijarnos en los datos a la hora de establecer nuestra posición. Es cierto que en la N-634 ha habido varios accidentes, entre ellos una colisión frontal a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 8

la altura de El Remedio, en la que resultaron heridas tres personas, y que el tramo entre el kilómetro 525 al 548 está incluido entre los 300 tramos más peligrosos que ha detectado la Dirección General de Tráfico; en cambio, la N-642 no se incluía en ese listado, pero en su tramo más próximo a la N-634 sí que tiene un riesgo moderado, según un estudio realizado por el RACC. Lo que sí es cierto —y ahí coincido con el señor García— es que Fomento no puede estar nunca separado de la Dirección General de Tráfico ni de Seguridad Vial, fundamentalmente porque la Dirección General de Carreteras pertenece a Fomento, así que, efectivamente, quizá esta Comisión de Seguridad Vial en algún momento sea una Comisión de Fomento 2.0. ¿Y por qué 2.0? Porque creo que tenemos que ir más allá, tenemos que empezar a apostar por soluciones de movilidad, que para eso es el segundo apellido de nuestra Comisión. Y ya que hablamos de Fomento, Ciudadanos considera que es fundamental poner en marcha la oficina nacional de evaluación, que tenga criterios objetivos de una vez por todas. Por suerte, el ministro, señor De la Serna —que precisamente nos visitaba ayer en Málaga— está de acuerdo con esta medida, que está firmada con Ciudadanos en el punto 21 del acuerdo de investidura. Creo que esa es la clave. Pienso que para saber realmente qué actuaciones debemos afrontar tanto en esta Comisión, señor García, como en la de Fomento, es muy, muy importante que se ponga en marcha de una vez por todas esa oficina, porque será la propia oficina, con criterios objetivos, la que diga cuáles son los tramos en que hay que actuar y en qué orden y, por supuesto, teniendo en cuenta los intereses de toda la geografía nacional, no solamente los intereses particulares de un territorio.

Como decía antes, tenemos que empezar a cambiar la manera de pensar. Aun así, votaremos a favor de esta iniciativa por un motivo importante, porque aunque ninguno de esos tramos está en ese nivel de urgencia, el propio ministerio ha reconocido que son tramos conflictivos —y lo son— y que están en mal estado de conservación. Por tanto, creemos que se deben llevar a cabo las actuaciones necesarias para que haya un mínimo de mantenimiento en ambas vías a fin de garantizar la seguridad vial que, al fin y al cabo, es lo que nos ocupa en esta Comisión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Irene Rivera.

Señora Pérez, respecto a la enmienda presentada por el Grupo Popular, ¿cuál es su criterio?

La señora **PÉREZ HERRÁIZ**: No, señor presidente, no la aceptamos. Como dije, si las cosas continúan como están, están en muy mala situación. Consideramos que no es suficiente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Pérez. Por lo tanto, se votará en los términos en los que la iniciativa ha sido presentada.

— SOBRE LA MEJORA INTEGRAL DE LA N-260 A FIN Y EFECTO DE REDUCIR SU SINIESTRALIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/000880).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a tratar la proposición no de ley que figura con el número 5.º, presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra, sobre la mejora integral de la N-260 a fin y efecto de reducir su siniestralidad. Para su defensa, tiene la palabra la señora Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muchas gracias, señor presidente. *Molt bon dia a tots i totes.*

No les descubro nada si les digo que si en el superbuscador de Google ponemos EuroRAP, sabemos al momento cuáles son las diez carreteras más peligrosas de España y, si queremos afinar más, en el año 2016 también las tenemos porque saben ustedes que este informe analiza cada 365 días los tramos con mayor riesgo estadístico de ser escenario de un posible accidente. Es verdad también que son muchas las carreteras que tienen riesgo, pero en estas justamente el riesgo de siniestro es veinte veces superior a cualquier otra carretera que también tenga algún tipo de conflictividad. La N-260 es justamente una de las carreteras que están entre estas diez que he dicho que son las más peligrosas, al menos en el año 2016. La N-260 es también conocida, sobre todo en el tramo que nos ocupa, como el Eje Pirenaico, tiene una longitud de 500 kilómetros y une las poblaciones de Portbou, desde la frontera con el Estado francés, hasta Sabiñánigo, en la provincia de Huesca. Un total de 353 kilómetros de los 500 transcurren por Cataluña y une las poblaciones de Figueres, Olot, Ripoll, Puigcerdá, la Seu d'Urgell, Sort, la Poblada de Segur y el Pont de Suert. Se trata, pues, de una de las carreteras, como he dicho, más peligrosas del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 9

Estado. Entre los tramos más peligrosos del mapa de carreteras figuran 173 kilómetros, que discurren todos casualmente por Cataluña, de los 353 de la carretera, es decir, prácticamente la mitad de la carretera y, además, cinco de estos tramos están catalogados entre los cincuenta de mayor riesgo de toda la red de carreteras; es decir, el 10% de los tramos más peligrosos están en la parte catalana de la N-260. No en vano, los datos del informe elaborado a partir de los índices de siniestralidad del que les hablaba al principio, indican que esta carretera presenta una de las más altas medias anuales de accidentes en carreteras de titularidad estatal. Pese a que según el informe todo el trazado de la N-260 desde Ripoll hasta Sant Romá de Pallerols, en el Alt Urgell, tiene una alta siniestralidad, son especialmente peligrosos el tramo entre Ripoll y Puigcerdà, lo que conocemos como la Collada de Toses, que concentra más del 70% de los accidentes mortales de la comarca del Ripollès, y el tramo de la frontera con el Estado francés hasta su desvío con la N-II, que son aproximadamente unos 36 kilómetros, y entre Navata y Besalú, que son unos 17 kilómetros más.

A pesar de los números de expedientes informativos, en ninguno de los tramos afectados se han iniciado las obras, salvo en la variante de Gerri de la Sal. En este caso, en que la circulación atravesaba la localidad y el ancho de la calzada se veía reducido, las obras se iniciaron en mayo de 2011, pero un año después, aduciendo necesidades presupuestarias, el Ministerio de Fomento —ya sé que no ocupa a esta Comisión— decidió resolver unilateralmente el contrato de las obras que estaban evidentemente muy poco avanzadas y las reemplazó por una mejora en la N-260 a su paso por Gerri de la Sal, actualmente en ejecución. Los sucesivos presupuestos del Estado no han incorporado ninguna partida, ninguna consignación para ejecutar ninguno de los tramos peligrosos que les he comentado de la N-260, lo que ha conllevado una cronificación total y absoluta, podríamos decir un enquistamiento del problema, mientras la saturación de la vía continúa cobrándose vidas de personas.

Por todo lo expuesto, instamos al Gobierno español a tres cosas: la primera, a realizar un informe detallado del estado en el que se encuentra la N-260, concretando las inversiones previstas y no ejecutadas hasta el momento. La segunda, presentar en el plazo de tres meses un plan de actuación de reducción de la siniestralidad en dicha carretera. Tercero y último, consignar en los presupuestos del Estado —que esperemos que los haya— una partida destinada a las obras de mejora y adecuación de la N-260 a fin y efecto de reducir la alta accidentalidad que se registra.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Jordà.

En el turno de defensa de enmiendas, en primer lugar tiene la palabra la señora Farré.

La señora **FARRÉ FIDALGO**: Aunque estamos de acuerdo con la proposición no de ley que presenta Esquerra, consideramos que es muy genérica. Por ello, hemos incluido una enmienda para modificar el punto 3 y especificar en los Presupuestos Generales del Estado que se consigne una partida destinada a las obras de mejora y adecuación de la N-260 que reduzcan la accidentalidad que registra; en concreto, para mejorar la seguridad del tramo entre las poblaciones de Adrià y Pallerols, entre el Serrallo y Pont de Suert, así como en los puertos de Perves y Viu de Llevata, con la construcción de lo que se conoce como el túnel de Perves. La N-260 se conoce como el Eje Pirenaico. Es una carretera, como ha explicado la compañera, que conecta Francia y Aragón, pero es también un proyecto abandonado de enorme importancia para la dinamización económica y la conexión de las comarcas pirenaicas. Es un tema que tiene un largo recorrido histórico, ya que tiene una importancia estratégica en el territorio. Si buscamos en cualquier aplicación de mapas veremos que para ir de Sabiñánigo a Portbou, que es el inicio y el fin de la carretera, aunque solo haya unos 500 kilómetros se tarda unas siete horas. Esto nos puede dar una idea de qué tipo de carretera estamos hablando. Teniendo en cuenta que en las vías convencionales, además, hay más accidentes que en autovías o autopistas, estaremos de acuerdo en que hay que poner especial atención en este tipo de vías.

Lo que proponemos en nuestra enmienda es que el tramo que va desde la explotación cementera del Serrallo hasta Pont de Suert, que pasa por recorridos extremadamente estrechos, se exige una actuación urgente que dote de seguridad y de dignidad a la circulación. El territorio hace años que reivindica la construcción del conocido túnel de Perves y esto evitaría el paso por los puertos, tanto de Perves como de Viu de Llevata, que nos permitiría incidir en este punto negro de la N-260 a su paso por Lleida.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Farré.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra para defender su enmienda, el señor Postius.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 10

El señor **POSTIUS TERRADO**: Gracias, señor presidente.

En referencia a esta PNL, estamos de acuerdo con el contenido de la misma y en todo caso hemos presentado una enmienda de mejora, con la finalidad de que el Ministerio del Interior se coordine con el Servei Català de Trànsit, en la medida que este tiene la competencia en seguridad vial en Cataluña.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Postius.

Tiene la palabra el señor Tremiño.

El señor **TREMIÑO GÓMEZ**: Muchas gracias, señor presidente, por concederme la palabra.

En cuanto a la accidentalidad de la N-26, *a priori* se podría pensar que el índice de peligrosidad es superior a la media de las carreteras del Estado equiparables en cuanto a características y tráfico. Sin embargo, por el índice de mortalidad que se establece en esta carretera, estamos hablando de la misma magnitud o incluso ligeramente inferior, como vamos a poder ver a continuación, lo que indica que aunque se produzcan accidentes, más accidentes que la media de las carreteras del Estado de similares características, estos son menos graves.

Voy a analizar de manera detallada la siniestralidad de la N-260 por tramos. En cuanto al índice de mortalidad —lo que hablamos de VM—, por cada 100.000 vehículos por kilómetro, en el primer tramo, kilómetro 0 al kilómetro 3,60, el índice es de 0,8; en las carreteras del Estado, también del 0,8. En el tramo del kilómetro 37,05 al 61, el índice de mortalidad es del 0,8; en las carreteras del Estado del 1,1, con lo cual es ligeramente inferior. En el tramo del kilómetro 83 al kilómetro 114, el índice de mortalidad es del 0,9; en el Estado del 1,1, también ligeramente por debajo. Así podríamos enumerar todos los tramos hasta el final de la carretera, pero por ahorrar en el tiempo les diré que a pesar de que efectivamente en cuanto a lo que es estadística pura y dura de la Dirección General de Tráfico estamos en un índice ligeramente por debajo de los mismos porcentajes de las carreteras del Estado, voy a hacer referencia a lo que se ha realizado en estos últimos años.

En el punto kilométrico 38 a 39, en la travesía de Vilafant, se ha mejorado la seguridad vial construyendo una glorieta. En el punto kilométrico 45,3 al 45,8, como medida de mejora de la seguridad vial se ha señalado un tramo de concentración de accidentes, un TCA. Se han instalado también señales de alta visibilidad para indicar el peligro del cruce y la limitación de velocidad. En el punto kilométrico 240 a 241 se ha señalizado también el tramo de concentración de accidentes y se ha realizado un estudio del mismo. Y a lo largo de estos últimos años se han realizado diferentes actuaciones que voy a enumerar: construcción de una glorieta de acceso en Vilafant, además obras iniciadas en octubre de 2016, recientemente; construcción de glorieta en la Seu d'Urgell, obra finalizada en octubre de 2016; ampliación de plataforma de la carretera del Gerri de la Sal, obras realizadas en noviembre de 2015. Además, hay previstas numerosas obras de construcción de variantes, acondicionamientos de trazado e incluso muchas ya en tramitación avanzada. Lo que sucede es que estas actuaciones, como ustedes conocen, son de gran complejidad, pues están cercanas a espacios naturales protegidos y necesitan un procedimiento más especial por la tramitación ambiental.

En definitiva, consideramos que se está actuando, como se dice en el *petitum* de la PNL, y por eso rechazamos la proposición no de ley pero proponemos el siguiente texto alternativo, que si el presidente me deja, voy a leer rápidamente.

El señor **PRESIDENTE**: Rápido porque ya se ha excedido de su tiempo.

El señor **TREMIÑO GÓMEZ**: Instar al Gobierno a seguir impulsando las actuaciones de mejora de la seguridad vial en la N-260, actualmente en marcha, tanto las que se encuentran en fase de obra como las que se encuentran en fase de proyecto o estudio informativo. E instar al Gobierno a programar las actuaciones a futuro en la N-260 según las consignaciones presupuestarias y previsiones que se reflejan en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2017, una vez se negocien y aprueben por el Parlamento, que estoy seguro que vamos a conseguir aprobar. Se lo dice, señorías, una persona que está en silla de ruedas precisamente por un accidente de circulación, con lo cual fijense si estoy motivado para apoyar cualquier obra que sea necesaria para evitar accidentes.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Tremiño.

A continuación, para la defensa de su enmienda, tiene la palabra el señor Zaragoza.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 11

El señor **ZARAGOZA ALONSO**: Muchas gracias, presidente.

Antes de todo, quiero hacer un comentario. Entiendo, después de escuchar la intervención del diputado del Grupo Popular, que el señor Llorens, que es diputado por Lérida del Partido Popular, no haya venido, porque sinceramente hacer el argumento que hay más accidentes y menos muertos no es un argumento en esta discusión. Es un tema que no es nuevo, es un tema en el que ha habido muchas iniciativas, muchas propuestas del Grupo Socialista, que reiteradamente, durante muchos años, ha planteado este tema y por eso nosotros vamos a dar apoyo a la propuesta que hace el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, pero añadiendo un tema que para nosotros es importante: la mejor solución para garantizar la seguridad vial es el desdoblamiento. Por eso, le planteamos al Grupo de Esquerra Republicana que contemplemos en la PNL la propuesta de que este plan de seguridad vial no sea en detrimento de la posibilidad de desdoblamiento, que tiene dos efectos, uno, que solventaría los problemas de seguridad vial en esta zona, pero además tendría un efecto económico, porque, queramos o no, las inversiones también han de tener, aparte de la rentabilidad social, una rentabilidad económica, que esta la tiene, porque conecta este Eje Pirenaico, que es una de las carreteras de más alta siniestralidad de España, y potencia económicamente aquel territorio. Por ello, nosotros damos apoyo y añadimos el elemento de que no sea en detrimento de la posibilidad de una reivindicación que muchas veces hemos traído a esta Cámara los socialistas catalanes, que es la del desdoblamiento.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, para fijar posición, por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra la señora Julià.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Gracias, señor presidente.

Desde Ciudadanos estamos de acuerdo en que esta carretera N-260, como Eje Pirenaico desde luego está dentro de las carreteras más peligrosas de nuestro país, sobre todo cuando vemos los datos que en la EuroRAP nos han dado durante los últimos años, 2014, 2015 y 2016. Hay diferentes tramos bastante complicados desde Girona, Lleida hasta Martinet; desde Girona Lleida con el cruce de la N-152, o bien cogiendo el principio de la variante de la Seu d'Urgell. Desde luego, estamos de acuerdo en que todas las nacionales de nuestro territorio se adecuen para que no haya un incremento de siniestralidad, como está ocurriendo en el último año. Este tramo justamente de la N-260, que recorre lo que son las provincias de Lleida y Girona, tiene recurrentemente mucha siniestralidad. Se consideran necesarias, por tanto, desde nuestro Grupo Parlamentario Ciudadanos, que haya actuaciones de mejora de trazado en curvas, actuaciones sobre todo en conservación y mantenimiento, pavimentación, señalización, limpieza de arcenes y cunetas y, sobre todo, el incremento de carriles en algunos de los tramos si procede. **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, guarden silencio; señor García Díez, las conversaciones entre ustedes dificultan la exposición de quien interviene.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Muchas gracias.

Necesitamos sobre todo un informe comparativo de las distintas medidas necesarias en cada uno de los tramos, concretar las inversiones precisas y adecuar las posibles modificaciones en pro de reducir al máximo la siniestralidad, por lo que seguir impulsando actuaciones de mejora no solo en esta N-260 sino en todas las nacionales de nuestro territorio, por movilidad, por comunicación y sobre todo por seguridad, sería lo adecuado en este momento, sobre todo con informes comparativos, no desdoblando toda la nacional, posiblemente sin necesidad en algunos tramos. Estamos a favor de esta propuesta y sobre todo de que haya un informe comparativo de lo que necesitamos en cada tramo de esta nacional.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Julià.

Señora Jordà, tiene la palabra en relación con la aceptación o no de las distintas enmiendas que se han presentado a la proposición no de ley que usted ha defendido.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Presidente, déme usted media horita para ver qué hacemos. Me acercaré a la Mesa y se lo contaré.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 12

El señor **PRESIDENTE**: En cualquier caso, dispone de más de media hora porque con que tengamos el texto que se va a someter a votación por escrito en la Mesa antes de proceder a la votación, una vez agotado el orden del día, estaríamos en tiempo.

— RELATIVA A LA HOMOLOGACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN LUMINOSA DE LOS VEHÍCULOS PRIORITARIOS Y DE URGENCIAS CON EL RESTO DE PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/000723).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el orden del día. Vamos a debatir la proposición no de ley relativa a la homologación de la señalización luminosa de los vehículos prioritarios y de urgencias con el resto de los países de la Unión Europea, del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Para su defensa, tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

La proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Ciudadanos no es nueva, de hecho se lleva debatiendo en esta Cámara una década, y creo que es hora, de una vez por todas, de que tomemos medidas en un tema que precisamente creo que es bastante obvio, porque lo que está ocurriendo es que hoy en día en España el color de las luces de emergencia de vehículos no está homologado como en el resto de países de la Unión Europea. Por tanto, no estamos hablando de algo que sea extraño, de algo que sea complicado, sino simplemente estamos hablando de armonizar y de seguir los mismos parámetros que hay en el resto de países de la Unión Europea. Hoy en día, ¿qué es lo que ocurre? Pues que los servicios prioritarios y de urgencia, como pueden ser los bomberos o las ambulancias, comparten el color ámbar con servicios como, por ejemplo, de recogida de basuras o de vehículos de desplazamiento lento, es decir, aquellos vehículos que señalizan como especiales en nuestras carreteras. Esto a veces está ocasionando que estos servicios de emergencia, que necesitan una pronta respuesta y que se libere la vía lo antes posible, no consigan realmente salir de los atascos con la celeridad que necesitan, con riesgo para los propios ciudadanos, como ustedes comprenderán; en el caso de una emergencia de una ambulancia, por ejemplo, cualquier minuto que se pierda en el trayecto hacia el hospital es tiempo crítico. Hablaremos de eso más adelante en otra proposición no de ley que hemos registrado en esta Cámara.

En cualquier caso, insisto, creo que es muy importante también porque estamos hablando de normativa europea que la propia Federación Europea de Asociaciones de Oficiales de Bomberos ha reclamado a la Dirección General de Tráfico de España y también, por supuesto, se ha reclamado desde la Asociación Profesional Española de Técnicos de Bomberos. La propia Dirección General de Protección Civil se ha sumado a esta propuesta y reiteradamente ha solicitado a la Dirección General de Tráfico que se hagan los cambios necesarios, que serían, por supuesto, en el Reglamento General de Vehículos, para modificar que finalmente el color de las luces de los servicios prioritarios y de emergencia sea azul. Insisto, estamos hablando de que esta iniciativa se presentó con expediente 161/001531 en el año 2006; de nuevo, con expediente 161/001610 en el año 2010, y otra vez como 161/002261 en el año 2011. Todas ellas se aprobaron y me gustaría que constara, que quedara por escrito aquí, a ver si somos capaces de conseguir en 2017, con la iniciativa del Grupo Parlamentario Ciudadanos, que no se quede en una mera proposición no de ley que no se lleve a efecto por el Gobierno, sino que cuando se aprueben proposiciones no de ley el Ejecutivo tenga a bien llevarlas a término, sobre todo en un caso como este, que estamos hablando de una modificación del Reglamento General de Vehículos que no supondría coste para la Administración. Espero que salga hoy aprobada pero sobre todo, insisto, espero que se tome nota y que se cumpla.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Rivera, por plantear este tema recurrente en la Comisión, tal y como ha explicado.

A continuación, para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Bellido.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente, y buenos días a todas y a todos.

Efectivamente, como dice la portavoz de Ciudadanos, se trata de una proposición no de ley recurrente, no es nueva, que ha sido defendida en este Parlamento por el Grupo Socialista, por el Grupo Popular y por el Grupo de Convergència i Unió. Se trata, finalmente, de una cosa sencilla, de homologarnos al resto de países de la Unión Europea, que yo creo que es necesario, pero más sobre todo en un momento de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 13

profunda globalización. Queremos distinguir la iluminación de los vehículos de emergencia respecto de los vehículos especiales para evitar el riesgo, para igualarnos al resto de la Unión Europea, y estoy convencido de que por fin se va a poder hacer. El Grupo Socialista ha traído a esta Comisión una enmienda de adición, que no pretende en absoluto menoscabar la propuesta de Ciudadanos, que compartimos en su integridad, sino añadir que el compromiso del Gobierno lo es también en tanto en cuanto la disposición final segunda, punto 2, y el Real Decreto Legislativo 6/2015 le obligan especialmente a realizar esta ineludible reforma, como dice el propio punto, y además porque creemos que es conveniente acompañar esta reforma, esta transición, con una campaña de concienciación, de sensibilización de la ciudadanía, tanto de los conductores como de los peatones, para que esta nueva señalización sea fácil de entender y comprendida. Llevamos muchos años con el sistema de señalización lumínica cambiado respecto de la Unión Europea y comprendemos que este cambio requerirá ser acompañado de una acción del Gobierno, de la DGT y de los medios de comunicación para sensibilizar a la población sobre los mismos. En cualquier caso, apoyaremos la iniciativa del Grupo Ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Moro.

La señora **MORO ALMARAZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Como ya se ha dicho tanto por la portavoz del grupo proponente como ahora por la portavoz del Grupo Socialista, es una reiterada petición que hemos hecho desde los distintos grupos. Es verdad que en este momento partimos de dos ofrecimientos claros que se han hecho por parte del ministro del Interior en la comparecencia que hizo ante esta Comisión, donde expresó que dentro de sus prioridades inmediatas está la de revisar la ley correspondiente y los reglamentos y dentro de estos, por supuesto, el Reglamento General de Vehículos al que nos estamos refiriendo. Por otra parte, los portavoces de esta Comisión se reunieron, según una nota hecha pública por la Dirección General de Tráfico, el 14 de febrero con el director general y ratificó lo que ya había expresado el ministerio, y me imagino que en esa reunión ellos hablaron largo y tendido sobre aquellas cuestiones que se podían aportar desde esta Comisión. Es más, el ministro dejó claro —y así aparece en el *Diario de Sesiones*— que quería que esta Comisión le hiciera propuestas y que estas fueran tenidas en cuenta. Por esa razón nuestra enmienda va en ese sentido, teniendo en cuenta que en cuanto a la cuestión de fondo estamos en sintonía con la iniciativa —como no podía ser de otra manera— que ha presentado el Grupo Ciudadanos, porque ya lo propusimos en el año 2010, como ha dicho muy bien la señora Rivera.

¿Qué es lo que pretende esta enmienda? Pues en esa línea del ofrecimiento del director general, del ofrecimiento del ministro, ser coherentes con lo que hemos pedido, con lo que creemos que debe realizarse, pero además con las competencias de cada Administración, con quien tiene las competencias de coordinación, con los órganos creados para una mejor ordenación de las materias, y que no vayamos a salto de mata. Estamos convencidos, confiamos en la palabra del ministro y del director general y si desde esta Comisión se reitera en este momento que, dentro de las competencias que tiene el correspondiente órgano de la Administración, en este caso el Consejo de Tráfico, se estudie con todos los afectados, porque son distintas administraciones las que resultan afectadas, que se tenga en cuenta cuáles son las dificultades por las que hasta este momento —algunas habrán existido, no creo que sea capricho— no se ha puesto en marcha, con administraciones tanto del PSOE como del Partido Popular, y que garantice que todos los sectores puedan aportar sus iniciativas, estamos convencidos de que esta vez sí se hará, se hará de la mejor manera posible, será teniendo en cuenta cuáles son los costes, que sin duda tiene también esta transformación, y que por fin podremos ver cómo esa colaboración entre la Comisión de Seguridad Vial del Congreso y las propuestas que se hagan realidad en la reforma, en la revisión de la ley y en la revisión de los reglamentos, puedan concluir. Por tanto pedimos que, como está en esa sintonía, el Grupo Ciudadanos tenga a bien aceptar esta enmienda, porque en definitiva pedimos lo mismo y pedimos que se haga ordenadamente, de forma coordinada y atendiendo al ofrecimiento de colaboración que ha hecho el señor ministro a esta Comisión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Moro.
Para fijar posición tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO RAMOS**: Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 14

Iba a felicitar a Ciudadanos, pero cuando me he puesto a mirar en la hemeroteca del Congreso efectivamente me he dado cuenta de que ha sido una copia; en todo caso le felicito por copiar una iniciativa, pero le pediría un poquito más de rigor, de iniciativa y de imaginación, porque además es una iniciativa, como ha dicho incluso la interviniente, que se ha debatido en muchas otras legislaturas y que ha salido además aprobada; si entiende que una PNL no es suficiente, también su grupo por ejemplo en la Comisión de Interior puede hacer una proposición de ley para que se lleve a cabo más tajantemente. En todo caso veo, por ejemplo, que no viene acompañada de una propuesta de información y de concienciación, porque es importante —la iniciativa es buena— no hacer un cambio de forma radical, es decir, que también hay que educar y concienciar a la ciudadanía de ese cambio, porque en España —y creo que en Grecia, otro país europeo que está en estas circunstancias— llevamos muchísimos años, cuarenta años o más, con esa situación, por lo que es importante que se lleve a cabo una campaña de concienciación de los ciudadanos, de información, para que sepan que se va a producir ese cambio.

Yo he hablado con muchas asociaciones de guardias civiles, que tienen también una vinculación en este ámbito, como ustedes conocen, y nadie les ha preguntado. Sé que es una reivindicación histórica de los bomberos, de muchos profesionales de emergencias, y yo estoy totalmente de acuerdo. Por ello vamos a votar que sí a la iniciativa que ustedes han copiado de otras muchas legislaturas.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Delgado, por su intervención.
A continuación, señor Legarda, por el Grupo Parlamentario del PNV.

El señor **LEGARDA URIARTE**: Muchas gracias, presidente.

Intervengo muy brevemente para manifestar nuestro apoyo a esta modificación que se propone del reglamento de vehículos, a fin de homologar los rotativos luminosos, y no solo por razones formales de homologación con el resto de la Unión, sino también como ha señalado la proponente por un criterio material. Creemos que el criterio debe ser respecto a los vehículos prioritarios, bien sean de seguridad ciudadana o de emergencias sanitarias. Conocía la demanda —y desde nuestro grupo la apoyamos— de usar preferentemente los luminosos azules, ni siquiera los azules y rojos, y efectivamente para el resto de vehículos especiales o de otra naturaleza que se reserve el color ámbar. En este sentido, más allá de que sea una copia o no, porque si la copia es buena, buena es, nosotros nos manifestaremos a favor de la proposición.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Legarda.

Para conocer la valoración que hace el grupo proponente, tiene la palabra la señora Rivera, para manifestar su posición en relación a las enmiendas presentadas.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Si me permite, esperaré también al final para comentarlo, porque voy a hablar con los grupos, tanto con el PP como con el PSOE.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tal y como he dicho en la iniciativa anterior, comprendo que las necesidades de transacción requieren un tiempo, pero también a efectos de ordenar la votación ruego que los textos objeto de transacción estén en la Mesa antes de que iniciemos el procedimiento de votación.

— RELATIVA A REDUCIR Y EXTINGUIR LA ELEVADA SINIESTRALIDAD Y MORTALIDAD EN LA CARRETERA N-240 EN SU TRAMO ENTRE LLEIDA Y MONTBLANC. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001027).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación entramos en la proposición no de ley que figura con el número seis en el orden del día: iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto relativa a reducir y extinguir la elevada siniestralidad y mortalidad de la carretera N-240, en su tramo entre Lleida y Montblanc. Para su defensa tiene la palabra el señor Postius.

El señor **POSTIUS TERRADO**: Gracias, señor presidente.

Quería empezar mi intervención hablándoles de Marta Soria; posiblemente su nombre no les diga nada. Marta, de 27 años, era una joven con todo el futuro por delante; estudiaba un máster en la Universidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 15

de Lleida y cada día recorría los 26 kilómetros que separan Les Borges Blanques, la población donde vivía, de Lleida, la ciudad donde estudiaba y trabajaba. Ya habrán advertido que hablo de ella en pasado, y lo hago porque Marta perdió la vida el pasado 16 de octubre en un nuevo accidente de tráfico registrado en la N-240, entre Lleida y Les Borges Blanques. De hecho es la última muerte registrada hasta hoy en una carretera que en este tramo acumula ya 29 víctimas mortales en los últimos ocho años, por no hablar ni añadir las personas que han resultado heridas, con secuelas que acarrearán toda su vida, y las que afortunadamente han podido recuperarse. **(La señora vicepresidenta, Cantera de Castro, ocupa la Presidencia)**. Se trata pues de un punto negro que por la acumulación tan significativa de accidentes graves reclama que se actúe, y sinceramente debería avergonzar al Estado que casos como el de Marta sigan rompiendo familias, proyectos de vida, y descorazonando a los que con impotencia advertimos cada día, desde hace años, del peligro de una carretera que en pleno siglo XXI no debería estar en las condiciones en las que está. De hecho las vidas que se han perdido en esta vía podrían haberse salvado con voluntad política e invirtiendo lo que ya estaba comprometido en los últimos Presupuestos Generales del Estado, un Estado que de forma sistemática ha incumplido todos y cada uno de los compromisos que ha adquirido cada vez que el territorio se ha movilizado para decir: *Prou morts a la N-240*.

Es una carretera que soporta un enorme volumen de tráfico, pero que en cambio tiene un solo carril para cada sentido de la marcha en el tramo entre Lleida y Les Borges. Se calcula que entre el 30 y el 40% de los más de 10.000 vehículos diarios que circulan por ella son camiones de alto tonelaje; muchos van desde Les Borges u otros pueblos de la zona, que no tienen otra vía alternativa, hasta los polígonos industriales de Lleida; otros van desde las comarcas de Lleida hacia el puerto de Tarragona, a cargar o descargar grano, pienso u otros productos. Y es que en realidad la N-240 es la vía principal de comunicación entre Lleida y su puerto de referencia, el de Tarragona. Este tramo de carretera se incluye en el eje viario que une el Mediterráneo con el Cantábrico, pero de forma increíble mantiene en esta parte en concreto de su trazado unas condiciones infames. Es una carretera importantísima para Lleida, pero también es una vía de uso para camiones que provienen de otras comunidades, como Aragón, La Rioja o Navarra.

Ciertamente existe como alternativa la autopista de peaje AP-2, pero dejando aparte el coste en peajes para los usuarios que deben repetir ese trayecto con frecuencia, para muchos transportistas no es una alternativa satisfactoria por diversos motivos. En primer lugar, porque el trazado de la autopista recorre más kilómetros, y si se pretende acceder desde los polígonos industriales de Lleida cabe añadir kilómetros extra y cruzar vías con tráfico denso. En segundo lugar, porque poblaciones como Juneda, Puigverd o Artesa de Lleida, que se encuentran en el trazado de la N-240, no tienen alternativa porque no tienen acceso directo a la autopista sin pasar obligatoriamente por la nacional. Una situación que el propio Estado entendió y reconoció, asumiendo el compromiso para que en 2016 se hiciera el estudio de la duplicación de la carretera entre Lleida y Les Borges Blanques, y todo ello con el fin de que en este año 2017 se ejecutara el mismo, calculándose una inversión de unos 56 millones de euros. Pues bien, no se ha hecho nada, ni una cosa ni la otra. Que esta situación tan evidente para la seguridad viaria, pero también para la economía de la zona, no se haya llevado a cabo es a nuestro entender una clara señal de desidia.

Desde hace años los alcaldes de los municipios afectados por esta situación se han agrupado en la plataforma *Prou morts a la N-240*, una plataforma que junto con la Cámara de Comercio de Lleida, la Diputación de Lleida y el Consell Comarcal de les Garrigues han expresado en reiteradas ocasiones la necesidad de tomar medidas urgentes para reducir la siniestralidad y la mortalidad de la carretera. Por otro lado, la movilización ciudadana también se ha hecho sentir en reiteradas manifestaciones y cortes de circulación, en las que yo mismo he participado, para reclamar soluciones de una vez por todas. También el Ayuntamiento de Lleida aprobó, en el pleno del pasado mes de diciembre, a instancias de diversos grupos municipales, una moción en la que se exige la liberación del peaje de la autopista AP-2 entre Lleida y Montblanc, y a su vez también se pide que el Gobierno del Estado ejecute los compromisos adquiridos para duplicar el tramo entre Les Borges Blanques y Lleida. Precisamente esto mismo es lo que se plantea en la proposición no de ley que presentamos en esta Comisión.

Creo sinceramente que es nuestra obligación, cuando un problema está tan claramente detectado, buscar soluciones, y es imperativo aplicarlas cuando las soluciones ya están sobre la mesa. No hacerlo es una grave irresponsabilidad, y cada día que pasa sin poner remedio a esta situación debería hacernos reflexionar a todos. Es evidente que los accidentes de tráfico van a seguir existiendo, porque el factor humano resulta en muchas ocasiones imprevisible, pero es nuestra responsabilidad hacer todo lo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 16

esté en nuestras manos para que la muerte de Marta sea la última que debamos lamentar por la inacción del Gobierno del Estado.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

Tiene el turno de palabra el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señora Farré.

La señora **FARRÉ FIDALGO**: Estamos de acuerdo en que la N-240 tiene un problema grave con la siniestralidad; de hecho ha habido una treintena de víctimas entre Lleida y Les Borges en los últimos siete años, y en los últimos cuatro han muerto quince personas entre el tramo de Juneda y Les Borges. Es una vía por donde pasan 12.000 vehículos diarios de media y el 30% son camiones. En cambio la autopista, que en algunos tramos circula casi en paralelo, tiene un tráfico de 11.000 vehículos y una capacidad en cambio de 40.000. El territorio ha expresado en diferentes ocasiones —y últimamente ha habido manifestaciones que están llevándose a cabo cada mes— esta siniestralidad. Ha habido diferentes acuerdos a lo largo de los últimos años, algunos, por ejemplo, en la construcción de cuatro glorietas, y solo se ha llevado a cabo una, la de Margalef; esto reduce un poco la siniestralidad en los cruces, pero no es la solución. También está el acuerdo de la duplicación de la vía, que tampoco se ha llevado a cabo.

Ahora mismo hay consenso entre las entidades y las administraciones del territorio para liberar el peaje de la AP-2 entre Lleida y Montblanc de manera definitiva. De hecho entidades como el Ateneu Popular Garriguenc o el Colectivo Conca 22 apuestan por liberarlo, porque es la solución más sostenible, más económica y que ofrece más garantías para reducir la siniestralidad. De hecho hay estudios que calculan que liberar el peaje supondría 85 millones de euros, y en cambio crear la duplicación de la vía o una vía alternativa serían 100 millones de euros, más los impactos medioambientales de destrucción de cultivos, etcétera. Por ello apoyaremos la PNL, aunque hemos hecho enmiendas.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

Para defender su enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don José Zaragoza.

El señor **ZARAGOZA ALONSO**: Muchas gracias, presidenta.

En el año 2011 el Gobierno socialista encargó un estudio sobre este tema, que estaba en marcha. El cambio de Gobierno produjo que el Partido Popular paralizase este estudio y prometiese la construcción de rotondas, para solventar según ellos los problemas que existían. Durante cinco años los Gobiernos catalán y español, los Gobiernos del PP y de Convergència, han estado anunciando sucesivos acuerdos, sucesivas soluciones, pero la cuestión es que entre la señora Pastor y el señor Vila varias veces lo han anunciado y a día de hoy estamos aquí y no hay ni rotondas ni conocemos el estudio ni hay ningún compromiso ni hay nada de nada; es decir, cinco años en que se ha producido un vacío con respecto a un tema que estaba en marcha. La verdad es que a veces nos cuesta entenderlo, porque si hay un estudio hecho, con un proyecto de ejecución, se habrá puesto a disposición pública para que la gente opine, porque todo esto tiene un trámite que no son dos días, no son dos semanas, no son dos meses, a veces son años, y la sensación que da es que en este tema te dan informaciones que no se pueden contrastar.

Vamos a apoyar la propuesta, pero planteamos dos cosas en este tema, a pesar de que es un tema que fundamentalmente sería más de la Comisión de Fomento y no de Seguridad Vial, pero eso no obsta, y como explica la compañera Jordà y señala ciertamente en el anterior tema que afecta al eje pirenaico, allí estaba muy concretado, no tanto en obra, sino en el Plan de seguridad vial, y aquí se centra mucho en esto. Por eso nosotros planteamos enmiendas para evitar, uno, un riesgo; que quede claro que en cualquier caso las cosas que se hagan no signifiquen una nueva ampliación de la concesión, como hizo el Partido Popular, porque la concesión de esta autopista fue ampliada hasta el año 2020, que es cuando acaba, por un acuerdo del Partido Popular. Nosotros planteamos una enmienda para que quede claro que cualquiera de las medidas que se tomen no conlleve volver a ampliar el peaje. La segunda cosa —porque nosotros creemos que hemos de buscar soluciones, pues el peaje acaba en 2020—, ya que creo que hemos de mirar por el interés de los ciudadanos, es que planteamos una enmienda que habla de las bonificaciones. Es una enmienda un poquito más moderada, pero con la voluntad de intentar llegar a acuerdos con el Partido Popular, que es el partido que da apoyo al Gobierno y que tiene la posibilidad de negociar y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 17

ejecutar realmente los temas de bonificaciones con las empresas concesionarias, porque no es este Parlamento el que tiene la capacidad.

En esa voluntad de acuerdo y de búsqueda de soluciones, después de haber pasado cinco años en blanco, blanco de actuaciones, pero también blanco de información, porque se habla, se supone y se dice, pero me gustaría saber quién ha visto los estudios, quién ha visto las valoraciones, quién ha visto los costes económicos, donde se ha podido consultar lo que cuesta todo, porque aquí la transparencia no existe. Por eso la voluntad del Grupo Socialista —que ya en estos temas ha tomado iniciativas, como siempre; no es un problema nuevo y nosotros ya lo intentamos afrontar— es buscar caminos de solución, como siempre, es una actitud constructiva, y presenta enmiendas en aras de la solución del problema, y de dar apoyo a algo que el ayuntamiento, liderado por el alcalde Àngel Ros, siempre se ha planteado como una necesidad de aquel territorio.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de su enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Alfonso Candón.

El señor **CANDÓN ADÁN**: Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, debo decir que creo que la PNL es clara. Hubo también una comparecencia el 31 de enero de 2017 del ministro del Interior, y sobre su compromiso creo que quedó patente la eliminación de puntos negros con la mayor celeridad posible, y dentro de los medios que se tienen, para que no pase lo que pasa en nuestras carreteras, para que redunde en beneficio de la seguridad vial, y como él dijo desde el esfuerzo común de todos, así como para que consigamos ese objetivo en nuestras carreteras de muerte cero. La Dirección General de Carreteras, el Ministerio de Fomento, están desarrollando actuaciones en este corredor que contribuyen a mejorar las condiciones de fluidez y seguridad vial; evidentemente como ha dicho el proponente harían falta más, pero creo que es importante resaltarlas para ir cumpliendo ese objetivo.

En 2016 se finalizó la construcción de una glorieta en Margalef, en la intersección con la carretera de Torregrossa. Esta actuación se ha priorizado para mejorar la seguridad vial en una intersección conflictiva en el único tramo de la N-240 en Lleida que fue identificado como tramo de concentración de accidentes en los últimos estudios realizados por la Dirección General de Carreteras en 2015, entre los puntos kilométricos 78.7 y 79.2 de la N-240. Se está ultimando la redacción del proyecto de construcción de tres glorietas en Juneda, con el objetivo de licitar las obras en cuanto sea posible. A más largo plazo, en el tramo más cercano a Lleida de la N-240, dada la mayor intensidad de tráfico, se plantea ampliar la capacidad de la carretera hasta Les Borges Blanques. Para ello se licitará la redacción de un estudio informativo cuyo objetivo será definir las diferentes alternativas viables para el aumento de capacidad y la mejora de las condiciones de explotación de la carretera N-240. También está previsto licitar la redacción del proyecto de duplicación de la calzada en la N-240, entre el fin de la A-27, en torno a Lilla, y la calzada, ya duplicada en la N-240, en la variante de Montblanc, de manera que se conecten adecuadamente la autovía A-27, la AP-2 y la N-240 en torno a Montblanc.

Por otra parte, de forma regular y por distintas entidades se formuló la propuesta para la liberación de peajes de diferentes tramos de autopistas estatales. Ello hace que el levantamiento de un peaje no pueda considerarse de una forma aislada en una autopista, porque conllevaría el pago de indemnizaciones totalmente inasumibles para el Estado. En el caso del rescate o el levantamiento de los peajes de la concesión, en el tramo completo de la AP-2 Zaragoza-Mediterráneo, supondría un coste estimado para la Administración, en términos de compensación a la sociedad concesionaria, de 65 millones de euros anuales, hasta la finalización del periodo concesional. Estos costes no son asumibles por la Administración, más aún cuando en el caso de la autopista AP-2 Zaragoza-Mediterráneo el plazo de concesión como bien se ha visto aquí finaliza no en el año 2020, sino en el año 2021, y el Ministerio de Fomento actualmente no contempla la prórroga de los plazos de las concesiones de las autopistas, cuyo plazo está próximo a su finalización. La previsión es que cuando las concesiones lleguen a su término reviertan a la Administración General del Estado, que será el momento en el que se decida la forma de explotación de las mismas a partir de ese preciso momento.

Por último, el Ministerio de Fomento, en coordinación con la Generalitat de Catalunya, tiene previsto implantar medidas de desvío de vehículos fundamentalmente pesados en la autopista AP-2, acompañado de compensaciones, en forma de bonificaciones de peaje, que supondrán una mejora en las condiciones de circulación de la N-240.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 18

Termino, señora presidenta. Hemos propuesto un texto alternativo, que ya conoce el proponente, y que espero que acepte.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría. Par fijar posición, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Julià.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Gracias, presidenta.

La N-240, que une Tarragona con Bilbao, es de las más conflictivas también para nuestros ciudadanos, como puede ser la N-340, con la cual también tengo bastante relación. La intensidad media diaria de esta carretera, en el tramo entre Lleida y Montblanc, varía de 5.000 a 10.000 vehículos, con un porcentaje de pesados alto próximo al 25%. Pero esta vía, la N-240, está lejos de la saturación, si bien el tráfico de vehículos pesados puede conllevar situaciones de bastante riesgo para los vehículos ligeros. Según los últimos estudios de peligrosidad de la red viaria del Estado Español, realizado por EuroRAP, en los años 2016 y 2015 la N-240 no se encuentra, en su tramo entre Lleida y Montblanc, entre los cien de mayor índice de peligrosidad. Por eso estamos en desacuerdo sobre todo con los retrasos en los compromisos en los que el Gobierno había comentado que realizaría algunos cambios en esta carretera nacional, pero desde luego no consideramos viable la liberación de la autopista AP-2 en este momento por los costes elevadísimos a los que la Administración del Estado tendría que hacer frente, correspondientes a la RPA o a otras penalizaciones de ruptura unilateral del contrato con la concesionaria. Ahora bien, propondríamos como necesario abordar las siguientes actuaciones: realizar un estudio económico que evalúe el coste real de la liberalización de la AP-2 frente a otras alternativas; no ampliar la concesión de la AP-2 que, como bien han comentado anteriormente, finaliza en 2021, no en 2020; no autorizar en ningún caso incrementos adicionales en las tarifas y precios de sus peajes hasta dicha finalización de la concesión, respetando los contratos en vigor, por ejemplo; realizar ciertas actuaciones como un estudio sobre el coste de la bonificación de los peajes para el tráfico pesado en distintos escenarios; reforzar la adaptación del firme de la AP-2, con el fin de poder evaluar la posibilidad de derivar todo el tráfico pesado de la N-240 a la AP-2, como medida encaminada a la reducción, por ejemplo, de la siniestralidad en el tramo Lleida-Montblanc; avanzar la potenciación del uso de la AP-2 por parte de los vehículos pesados, con campañas dedicadas a este tipo de uso; sobre todo avanzar en la aplicación de una tarifa anual bonificada para uso de los vehículos ligeros; incorporar el pacto de infraestructuras como algo prioritario, y sobre todo pedir a la concesionaria su plan de inversiones y de explotación para los próximos años, de manera que se puedan analizar las actuaciones de dicha concesionaria en las inversiones y en el mantenimiento de la AP-2. Por supuesto hay que mejorar la N-240, pero no liberalizando autopistas sin un estudio económico detrás; creo que habría que estudiarlo detenidamente y no incrementar los impuestos de los ciudadanos sin más.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera De Castro): Para fijar su posición, por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra doña Teresa Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muy rápidamente. Solo quiero constatar que es evidente que la N-240, que es la carretera que estamos tratando en este momento, es también un claro ejemplo de la absoluta dejadez y de la nula inversión por parte de quien tiene las competencias, que es el Estado español, y de hecho es un claro ejemplo más del ninguneo con el que se tratan las infraestructuras catalanas por parte de este Gobierno.

Ya se ha señalado la siniestralidad de dicha carretera, se ha explicado por parte del proponente. De hecho Esquerra Republicana está con el territorio evidentemente, lo ha explicado también el portavoz del PDeCAT, cuando hablaba de *Prou morts a la N-240*, que no es otra cosa que el grito unánime del territorio y el reflejo de la unidad social, política y económica de ese mismo territorio. Por tanto creo que ahora Esquerra Republicana no puede dejar de insistir en la necesidad de ejecutar este proyecto de duplicación del ancho de la N-240 entre Les Borges y Lleida, y liberar el tramo de la autopista entre Lleida y Montblanc, siguiendo también la tónica de las enmiendas en este caso del Grupo Confederal Podemos, con las cuales estamos absolutamente de acuerdo. Hay que resolver también el problema de la seguridad que presenta actualmente la carretera N-240 entre Lleida y Montblanc, que se proceda a su liberación de manera inmediata, como ha pasado en otras zonas del país, pero también de manera definitiva, el peaje de la autopista AP-2 entre ambas ciudades, y entendemos que es una manera buena de minimizar el elevado riesgo de siniestralidad y de mortalidad que padecen los usuarios en este tramo. Por último, hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 19

que ejecutar también esos compromisos históricos, de los que tenemos las hemerotecas absolutamente colapsadas con las mismas noticias, porque llevamos años y años hablando sin hacer nada, nada, absolutamente nada. Por tanto que se ejecuten estos compromisos por parte del Ministerio de Fomento, con el consenso, repito, que ya hay en el territorio. Cuando hay un consenso brutal para estas cosas, ya sé que tendrían que pasar más a menudo, en el territorio vale la pena solucionarlo.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

¿Acepta o rechaza alguna de las enmiendas, señor Postius?

El señor **POSTIUS TERRADO**: Intentaremos llegar a un acuerdo con todas las partes que han presentado enmiendas. Se lo haremos llegar a la Mesa cuando lo tengamos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Le recuerdo que los acuerdos tienen que estar encima de la Mesa antes de la votación.

Muchas gracias.

— RELATIVA A LOS PROBLEMAS DE SEGURIDAD VIAL EN LA N-VI A SU PASO POR LOS AYUNTAMIENTOS DE BERGONDO Y OLEIROS (A CORUÑA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/001045).

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Pasamos al punto séptimo del orden del día, relativo a los problemas de seguridad vial en la N-VI a su paso por los ayuntamientos de Bergondo y Oleiros, en A Coruña. Para la defensa de la proposición, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La N-VI fue concebida para conectar Madrid y A Coruña, pero es evidente que a estas alturas ya no cumple ese papel a nivel de vertebración del territorio. Ahora que tenemos nuevas vías de alta capacidad ha cambiado el uso de esta carretera, que en el área a que nos referimos, al área metropolitana de A Coruña, funciona ahora más como un estructurante de esa área metropolitana y no con el sentido de conectar A Coruña y Madrid. Digo esto porque es importante entender que las carreteras van cambiando, van teniendo nuevos usos, y que hay que adaptar esos nuevos usos en materia de seguridad e incluso también de habitabilidad.

El paso de la N-VI por los concellos de Oleiros y Bergondo, y como derivada de esa expansión del área metropolitana, registra ahora un flujo de vehículos muy grande, y que no fue adaptado como digo a su paso por estas zonas urbanas ni en materia de habitabilidad ni de seguridad vial. Creemos que las soluciones tienen que ir enfocadas en un sentido integral, no solo en materia de seguridad vial, sino que hay que caminar de cara a la rebaja de flujos de vehículos en estas zonas, promoviendo el transporte público, el transporte de cercanías, que se tiene que adaptar su paso también por zonas urbanas como travesías urbanas, con la rebaja de velocidad, pero mientras tanto no se toman estas soluciones creemos que sí que hay que avanzar en determinadas soluciones puntuales y concretas en materia de seguridad vial. Como digo nos referimos a dos puntos concretos: los concellos de Oleiros y de Bergondo. En cuanto a Bergondo los problemas se concentran en las parroquias de Cortiñán y de Guísamo. En Cortiñán consideramos que sería pertinente repintar la vía para otorgarle mayor seguridad. Existe también un inútil carril central que genera mucha confusión y despista a los conductores, es un punto en el que ya se han registrado numerosos accidentes mortales y atropellos. Además en esta zona los pasos de peatones resultan peligrosos e insuficientemente señalizados por la ausencia de semáforos que garantizarían mejor la seguridad. Según los anuncios realizados, estaba en las previsiones de Fomento llevar a cabo actuaciones de mejora, pero no existen previsiones concretas ni tampoco horizonte temporal. Por tanto, queremos que a través de esta iniciativa se tomen medidas concretas.

El pasado mes de enero, precisamente, falleció un hombre a consecuencia de un atropello en la N-VI a su paso por Cortiñán. En cuanto a la parroquia de Guísamo, la situación es similar, se observa una señalización deficiente, nada adaptada a los estándares de seguridad que necesitan los peatones debido a la falta de visibilidad, donde suelen producirse numerosos choques de coches y atropellos graves, todo ello agravado, como digo, por la alta densidad de vehículos que soporta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 20

Otro de los puntos sobre la parroquia de Guísamo que queremos proponer aquí porque necesitaba una reforma es el que tiene que ver con la intersección entre la N-VI y la AC-164, lugar en el que se han producido diversos accidentes en los últimos años y algunos de carácter muy grave. El Ministerio de Fomento ha proyectado la construcción de una rotonda en este punto, pero se desconoce el estado de tramitación del mismo. A finales de 2015, el ayuntamiento y el ministerio acordaban solventar la peligrosidad de este cruce transformándolo en una glorieta, incluso Fomento adjudicó a la empresa Enurcoin la redacción del proyecto. Sin embargo, nada más se ha sabido al respecto. Por eso pedimos que se ejecute de una vez por todas la rotonda.

Otro de los ayuntamientos afectados por el paso de la N-VI es el municipio de Oleiros, en concreto en Perillo, en el cruce conocido como Sol y Mar. También aquí los vecinos y las vecinas se han visto obligados a recurrir a la movilización ante la enorme demora del ministerio para reformar el cruce, con un proyecto que estaba ya contemplado en 2007 pero del que nada se sabe. El proyecto incluye la instalación de dos pasarelas peatonales y la construcción de una rotonda y un túnel en el cruce citado.

Agradecemos al Partido Socialista su enmienda; vemos que tienen buena voluntad de incluir un marco de seguridad vial, aunque nosotros queremos hacer hincapié en que en ese marco se debe de repensar todo el área metropolitana y en un sentido mucho más integral, no solo en lo que a materia de seguridad vial se refiere. Las enmiendas del Partido Popular no las aceptaremos porque van en el mismo sentido que hemos visto toda la mañana: vamos a seguir haciendo lo que estamos haciendo porque todo va bien.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de su enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Ricardo García Mira.

El señor **GARCÍA MIRA**: Gracias, presidenta.

La iniciativa que presenta el Grupo En Marea nos parece correcta, que identifica bien los puntos que es necesario abordar desde el plano institucional, desde el plano gubernamental. Vamos a apoyar esta iniciativa porque nos parece que recoge los puntos de los que reiteradamente se ha olvidado el Gobierno del Partido Popular, que ha estado desoyendo las demandas que vienen planteando desde hace años las organizaciones de vecinos y los partidos políticos. Es un problema que es urgente resolver, tanto en el Ayuntamiento de Bergondo como en el Ayuntamiento de Oleiros, en las parroquias respectivas que ya señaló la proponente de la iniciativa.

Todo este conjunto de medidas no pueden ser consideradas de manera aislada, como algo fuera de la política general. Como políticos tenemos la responsabilidad de tener esa visión de Estado que nos permite enmarcar todas estas medidas dentro de una estrategia política general, que luego se traduce en la reducción de víctimas o en la reducción de accidentes y que, por tanto, incrementa la seguridad vial. La estrategia de 2003 a 2009 había proporcionado beneficios importantes a la seguridad en tanto que significó una reducción de hasta un 53% en el número de víctimas, en el número de personas afectadas. Eso fue una consecuencia de una serie de acciones políticas que se enmarcaron dentro de esta estrategia. Es de esperar que la estrategia 2011-2020, que nosotros proponemos que sea adicionada a la iniciativa, siga en esta dirección y, en consecuencia, siga la misma tendencia.

Para la elaboración de la estrategia 2011-2020, que se propone como enmienda, se han tenido en cuenta aspectos importantes, como son el desarrollo de una movilidad sostenible, de una movilidad saludable, universal y, sobre todo, segura, y las políticas nacionales e internacionales en materia de seguridad vial así la integran. Algunas de estas políticas fueron, por ejemplo, la vieja Declaración de Moscú, del año 2009, la estrategia de seguridad vial de la Comisión Europea o el Plan de acción europeo de movilidad urbana sostenible.

Los objetivos de estas estrategias, donde se enmarcan todas estas acciones a llevar a cabo en los ayuntamientos de Bergondo y Oleiros, no persiguen otra cosa más que alcanzar infraestructuras más seguras y protección de los usuarios más vulnerables. Es urgente que se haga, sobre todo en vías que atraviesan áreas residenciales, que para nosotros son importantes. Hemos estado demasiado centrados en atender lo que ha sido el diseño de la infraestructura, la función del tráfico en sí misma y a veces olvidamos que estas mismas áreas, de manera errónea o acertada, incorporan espacios residenciales, espacios donde niños o personas vulnerables desenvuelven su actividad cotidiana. Por tanto, diseño seguro, movilidad urbana sostenible y mejora de la seguridad en los desplazamientos a pie. Vamos a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 21

apoyar la iniciativa y la enmarcamos dentro de esta estrategia general en la que se deben orientar las políticas.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de su enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fole.

El señor **FOLE DÍAZ**: Muchas gracias, presidenta, señorías.

Tratamos en esta proposición no de ley asuntos tan importantes como la seguridad vial y, por extensión, la protección, la seguridad y la vida de las personas, por lo que no debemos frivolar con el asunto que se nos trae hoy aquí. Y digo esto porque no es cierto, señorías, que no se hiciese nada. Todo lo expuesto en la proposición no de ley ya está realizado, como se decía, o en proyecto de realizarse, porque solicitar lo ya concedido no tiene mucho sentido. Quizá hubiese sido más conveniente solicitar a través de preguntas en qué fase se encuentran los proyectos, por ejemplo, a qué se debe la demora de la ejecución de la obra, si existiese; si tiene pensado el Ministerio de Fomento agilizar los proyectos encaminados, proyectados para determinadas zonas, etcétera. Quizá hubiese sido más conveniente en función de la exposición de motivos que la proposición no de ley plantea, que dice que llevan años reclamando estas obras y que no se hizo nada. ¿Durante qué años habla, señoría? Estoy escuchando al portavoz del Partido Socialista. Es curiosa —y ahora explicaré por qué— esta complicidad en las peticiones y en las respuestas.

Debería saber la ponente de esta proposición, siendo gallega, una de las razones más poderosas por las que durante muchos años no se ha hecho nada. Al frente del Ministerio de Fomento, el socialista señor Blanco dejó el agujero negro en millones más grande, que es muy difícil de restituir en años posteriores. Los que tenemos o hemos tenido responsabilidades de gestión sabemos de la imposibilidad, casi dificultad, de llevar a cabo nuevos proyectos cuando efectivamente hay que pagar lo anterior, y eso a uno le duele escucharlo pero es una dura, triste y cierta realidad. Y el retraso viene derivado de eso en gran medida, al margen de redacción de proyectos, exposiciones públicas, adjudicaciones, expropiaciones, etcétera.

Eso es lo que en la exposición de motivos también se trae hoy aquí. La propuesta solicita actuaciones entre puntos concretos que afectan a otras tantas localidades, Cortiñán, Bergondo, Guísamo Bergondo y el Ayuntamiento de Oleiros. Tuvo que ser la gestión de la anterior ministra de Fomento y la portavoz popular del Ayuntamiento de Oleiros, hoy diputada nacional, que dieron puntual seguimiento, cumplimiento y solución a estas necesidades.

En el primer punto de la proposición no de ley se dice: En la parroquia de Cortiñán Bergondo, mejorar la señalización vial, otorgando mayores garantías, etcétera. Hay un proyecto de remodelación de la travesía de Cortiñán donde dan tratamiento urbano, con la construcción de dos nuevas rotondas en sus extremos, que permiten y favorecen una mayor fluidez. Es un trámite que está en estos momentos en información pública y que se llevará a cabo en los próximos meses con un presupuesto de un millón de euros. En el primer semestre de este año se llevará a cabo la remodelación y el refuerzo de la señalización, tal y como propone la propia PNL.

En el segundo punto, parroquia de Guísamo, Ayuntamiento de Bergondo, mejorar la deficiente señalización, paso de peatones, repintados, etcétera. Hay un proyecto de una intersección, que será remodelada como nueva glorieta con carriles segregados, que también facilitarán el tránsito y la acumulación de vehículos que se produce, como todos sabemos, por estas vías. Proyecto en redacción, previsto para información pública, con un presupuesto de 0,9 millones de euros. Y también se reforzará la señalización solicitada en esta proposición no de ley.

Tercer y último punto, municipio de Oleiros, en concreto el punto de Perillo, y también en el lugar de las pasarelas peatonales en O Seixo, en el cruce conocido como Sol y Mar, como decía la ponente. Proyecto en revisión para adaptarse a la normativa vigente. Con el paso de los años hay cambio de normativas, hay huecos que cubrir y hay que adaptarse a esas nuevas normativas, efectivamente. Una actuación de Fomento no es como llegar a un comercio y cambiarse la chaqueta, sabemos que lleva mucho tiempo, sabemos que hay muchos procedimientos, que son complejos y que es prioritario para este Gobierno.

Por último, construcción de las pasarelas. Están en proyecto de ejecución las nuevas pasarelas, proyecto que ha sido enviado al alcalde del ayuntamiento en noviembre del pasado año, que está también consultando para ver cómo podría ayudar en este sentido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 22

Por eso entendemos que el grupo que presenta la PNL debería apoyar la enmienda que presenta el Partido Popular, en el sentido de que seguimos priorizando estos viales, mejorando los firmes, reforzando las señalizaciones y finalizando de una vez por todas los proyectos y las obras. Nos sorprende que la ponente apoye una enmienda del grupo que quizá tiene más responsabilidad en que esto no se haya hecho y sin embargo obvie las enmiendas del grupo que prácticamente da solución a estos problemas.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Gracias, señoría.

En turno de fijación de posición, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Julià.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Gracias, presidenta.

Quiero insistir en que este tipo de problemas, que se repiten en Galicia, se tienen que afrontar desde un punto de vista global. Habría que hacer algunos análisis de aquellos tramos de carretera en los que estadísticamente se han producido más muertes por atropellos y analizar sobre todo las causas.

Estamos de acuerdo con lo que se plantea en los puntos 1 y 2 de esta proposición. En el punto 3, nos gustaría comentar desde Ciudadanos que un estudio de diez años de antigüedad no puede usarse de base para actuaciones en el presente, ya que las condiciones de la zona pueden haber variado, así como el estado de mantenimiento del vial. Se debería solicitar, sobre todo, un nuevo estudio del mencionado cruce para establecer el punto de partida actual y la mejor solución técnica. Y, una vez actualizado el estudio, solicitar que se lleven a cabo las acciones pertinentes, dentro del calendario de actuaciones a nivel nacional. Estamos de acuerdo con la proposición.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

¿El grupo proponente acepta o rechaza alguna de las enmiendas?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Aceptamos la del Grupo Socialista y rechazamos la del Grupo Popular.

— RELATIVA A LOS GRAVES PROBLEMAS DE SEGURIDAD VIAL EN EL TRAMO DE LA N-120 ENTRE FERREIRA DE PANTÓN (LUGO) Y PENALBA (OURENSE), EL SEGUNDO TRAYECTO MÁS PELIGROSO DEL ESTADO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/001138).

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Pasamos al punto número 8.º del orden del día, relativo a los graves problemas de seguridad vial en el tramo de la N-120 entre Ferreira de Pantón (Lugo) y Penalba (Ourense), el segundo trayecto más peligroso del Estado. Para la defensa de la proposición, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Fernández. **(El señor vicepresidente, Juncal Rodríguez, ocupa la Presidencia).**

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El estudio sobre peligrosidad en la red viaria del Estado español, realizado por EuroRAP, en el que participa el Real Automóvil Club y RACE, indica que la carretera N-120, desde Ferreira de Pantón a Penalba, figura como el segundo tramo más peligroso en 2016 de la red viaria. En primer lugar, se sitúa a una vía de la provincia extremeña de Badajoz. Los 15 kilómetros de este tramo concentran el mayor riesgo de accidentes; lamentablemente no es la primera vez que figura como uno de los más peligrosos, puesto que ya en 2015 estaba entre los cinco peores de la red estatal. Entre los puntos kilométricos 535 y 549 es donde se produce el mayor número de accidentes. De hecho, en el último año se produjeron ocho accidentes de carácter grave, con heridos de consideración. Recientemente se produjo un siniestro de gran gravedad en el que falleció un bebé. El elevado riesgo de este trayecto no solo consta en el informe aludido; sin ir más lejos, la misma Guardia Civil alertó en marzo del año pasado sobre la necesidad de extremar la conducción en el tramo que discurre entre Ferreira de Pantón hasta Penalba, en Nogueira de Ramuín, al tiempo que también pedía cuidado en el tramo de la N-437, que transcurre entre Boente y Melide.

Desde Marea consideramos que toda inversión destinada a mejorar la seguridad vial es una inversión necesaria y prioritaria, porque puede salvar vidas y evitar accidentes con consecuencias irremediables. En el caso que nos ocupa no harían falta grandes desembolsos económicos. Hay puntos sobre los que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 23

actuar, como la curva de Guítara, extremadamente peligrosa y que se denuncia que expulsa a los vehículos de la calzada por un mal trazado; asimismo es un vial de características muy limitadas al contar con un solo carril en cada dirección y que necesitaría una actuación de ampliación de carriles en algún tramo más transitado. Como digo, son actuaciones con poco desembolso en comparación con la gravedad que supone que esta carretera sea la segunda más peligrosa de todo el Estado.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Juncal Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora De Frutos.

La señora **DE FRUTOS MADRAZO**: Buenos días.

En el Grupo Socialista vamos a apoyar la proposición porque verdaderamente ese tramo, que yo lo he vivido como conductora, es altamente peligroso. También es verdad que toda la N-120, que es la vía que une Ourense con el Barco de Valdeorras, tiene peligro en sí misma y, como se ha dicho muchas veces en titulares de prensa, es una nacional que está considerada por el Partido Popular como una secundaria: baches, grietas, parcheados... Pocas obras se han realizado por el Ministerio de Fomento para paliar los problemas de seguridad de esta vía.

En el Partido Socialista queremos proponer una enmienda. Vamos a apoyar igualmente la iniciativa, pero por si nos la aceptan, la enmienda trata del enlace que une A Rúa con la N-120, para que nos ayuden a impulsar este proyecto. Este proyecto que también afecta a la seguridad vial, ha sido presupuestado ya por el Partido Popular en el año 2015, en el año 2016, no ha sido licitada la obra. En el Grupo Parlamentario Socialista hemos formulado una pregunta al Gobierno para ver cómo estaba el tema y nos han vuelto a decir que están esperando que existan disponibilidades presupuestarias. El enlace de A Rúa con la N-120 es una reivindicación de los habitantes de A Rúa desde hace diecisiete años; siguen con esta reivindicación. Hace dos años el alcalde del Partido Popular vendió a los ciudadanos que se había aprobado el expediente de información pública del trazado, que ya se iba a realizar. No es así. Al ser el único acceso de la N-120 a A Rúa, solicitamos que se licite de una vez esta obra que ya ha sido presupuestada en varios años. Esa es nuestra enmienda. En todo caso, vamos a apoyar la proposición de Podemos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Juncal Rodríguez): Por parte del Partido Popular, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Presidente, señorías, buenos días.

Nosotros hemos propuesto una enmienda que entendemos que es una mejora técnica, pero por mi conversación con los proponentes parece que va a tener escaso éxito. No obstante, en cuanto a la definición de los tramos de concentración de accidentes, esto que voy a exponer supone una discrepancia con el criterio que utiliza el Ministerio de Fomento con respecto al informe de EuroRAP. La diferencia es que no se categorizan los diferentes tramos de carretera en función de la intensidad de tráfico, lo cual provoca que se identifiquen como de alta siniestralidad tramos de muy poco tráfico, donde una reducida muestra estadística —además que varía mucho de un año a otro— puede dar lugar a índices de siniestralidad superiores a otros tramos en los que se concentra un mayor número de accidentes pero donde el tráfico también, por supuesto, es muy superior. Además, para determinar el índice que denominamos índice de riesgo no se tienen en cuenta los accidentes en los cuales ha habido heridos leves, restringiéndose así de una forma muy notable la muestra estadística analizada.

El Ministerio de Fomento considera que la metodología empleada por la Dirección General de Carreteras para esa identificación de los tramos de concentración de accidentes es conceptualmente más adecuada que la que utiliza el informe EuroRAP y, de hecho, en los últimos años ese análisis que ha hecho esta dirección general ha servido para mejorar notablemente lo que es la seguridad vial en cuanto a las planificaciones que ha realizado la Dirección General de Tráfico. Tienen ustedes a su disposición este informe de accidentalidad de la red de carreteras del Estado que elabora el Ministerio de Fomento en la página web del propio ministerio.

Señorías, centrándonos ya en concreto en el tramo a que se refiere esta proposición no de ley, hemos de decir que el ministerio ha utilizado los datos de los últimos cinco años, es decir, de los años 2011 a 2015, lo que supone haber utilizado una muestra más amplia y representativa que la del informe EuroRAP, que solo ha empleado los datos relativos a los tres últimos años. Señorías, el resultado de esos cinco años ha sido el siguiente: se ha producido una víctima mortal, once heridos graves y trece heridos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 24

leves. La mayor parte de los accidentes, señorías, se produjeron por atropellos de animales o pequeñas salidas de la vía, saldándose la mayor parte de ellos sin heridos.

Comparando estos datos de accidentalidad con los de tráfico registrados en el tramo, se comprueba que el índice de mortalidad —es decir, la equiparación entre víctimas mortales por cada cien millones de vehículos/kilómetro medio en esos cinco años— ha sido del 0,26%, mientras que el índice de peligrosidad —accidentes con víctimas por cada cien millones de vehículos/kilómetro— ha sido del 16,25, que no está muy lejos en los datos nacionales. Con respecto al índice de mortalidad, el 0,98; aquí hablábamos del 0,96; también hablábamos del 16,64 y aquí hablábamos del 16,25. Estos índices también están publicados en la página web del Ministerio de Fomento. De hecho, señorías, los valores de este tramo de la N-120 —carretera que conozco bien porque además transita por mi provincia, Burgos, por Castilla y León, paralela además a la ruta cultural europea que es el Camino de Santiago— resultan ligeramente inferiores a la media estatal.

Otro dato que tenemos que tener en cuenta es que los índices de peligrosidad en la red de carreteras del Estado en la provincia de Lugo son inferiores a las medias estatales, tanto en la red de autovías, carreteras convencionales y en las travesías. Así —y esto es muy importante, señorías—, en la última revisión de los tramos de concentración de accidentes de la red de carreteras del Estado no se ha identificado ningún tramo de concentración de accidentes en la provincia de Lugo. Señorías, esto no es óbice; hemos hablado de fallecidos y queremos que en el año 2020 existan cero muertes causadas por accidentes de tráfico. Y traigo a colación lo dicho por el ministro del Interior en su comparecencia. Aquí también se pueden aplicar las medidas, dentro de las quince, que representan la primera medida, la cuarta, la tercera y la novena en cuanto a la política que sigue la Dirección General de Carreteras. Por ello, nosotros no vamos a aprobar esta proposición no de ley, independientemente de que seguiremos trabajando, tal y como establece el texto de la enmienda que proponemos.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Juncal Rodríguez): Muchas gracias, señor Mateu.

En turno de fijación de posiciones, tiene la palabra la señora Julià.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Gracias, señor presidente.

La N-120, carretera convencional que empieza en Logroño y finaliza en Vigo, pasa por diferentes comunidades autónomas, como La Rioja, Castilla y León y Galicia, siendo gran parte del trazado del Camino de Santiago, como ya su señoría había comentado antes. En este tramo se produce el mayor número de accidentes de toda la vía, sobre todo en los puntos kilométricos 535 y 549. Este tramo ocupó el segundo puesto en el estudio sobre peligrosidad en la red viaria del Estado según el informe EuroRAP en el año 2016. Aunque la intensidad media diaria en Ferreira de Patón (Lugo) y Penalba (Ourense) es de 4.500 vehículos, con un porcentaje de pesados del 10 al 15%, en realidad la vía no está saturada, pero debido a esta intensidad no se justifica la actuación de mejora por la intensidad pero sí lo justificaría su siniestralidad.

Desde Ciudadanos consideramos necesarias diferentes actuaciones de mejora de trazado de curvas, actuaciones en cuanto a conservación y mantenimiento, sobre todo en arcenes y cunetas. Por tanto, la posición de Ciudadanos es favorable a las dos propuestas siempre y cuando el segundo punto, en el que se propone la ampliación del número de carriles en zonas de mayor intensidad —como ya hemos comentado, dicha intensidad no justificaría el incremento de dichos carriles—, se trasladase a la Comisión de Fomento, puesto que la capacidad actual de la vía es suficiente. Sí consideramos que el incremento de carriles podría estar justificado en una mejora de la seguridad vial para que la siniestralidad quedara reducida hasta límites aceptables.

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Juncal Rodríguez): Gracias, señora Julià.

Para expresar la aceptación o rechazo de las enmiendas, tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Las enmiendas del Grupo Socialista vamos a comentarlas un poco más y les comunicaremos la decisión en un momento. En cuanto a las del Grupo Popular, evidentemente no las aceptaremos porque, como digo, van en la tónica de continuar con las mismas políticas y además se evidencia en la intervención del Grupo Popular que ni siquiera hay un reconocimiento de la peligrosidad de este tramo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 25

— PARA DISMINUIR EL FACTOR HUMANO COMO CAUSANTE DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001236).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Juncal Rodríguez): Pasamos al punto 9.º, proposición no de ley presentada por el Grupo Popular. Para su defensa, tiene la palabra don Óscar Gamazo.

El señor **GAMAZO PICÓ**: Señorías, como bien saben, en un accidente influyen distintos factores de riesgo sobre los que se debe actuar para hacer más improbable el siniestro. Detrás de cada accidente existen factores de riesgo totalmente prevenibles y evitables. El error humano es un factor importante en la siniestralidad, por lo que conviene hacer cuantos esfuerzos sean posibles para concienciar a todos los usuarios de la vía, incluyendo a los peatones, del efecto que un error humano puede tener en el origen de un accidente en carretera. En alguno de los factores la responsabilidad del hombre es determinante y en otros la actitud del hombre eleva de forma notable el riesgo de tener un accidente.

Algunos estudios hablan de que entre el 70 y el 80% de los accidentes se deben directa o indirectamente al factor humano. En 2016, el factor humano fue el responsable de la mayoría de las colisiones en accidentes mortales o con heridos graves ocurridos en España. Esta afirmación se sustenta en los datos facilitados por el ministro del Interior en su exhaustiva comparecencia del pasado 31 de enero en esta Comisión.

En 2016, en España, el principal factor contribuyente en accidentes mortales y graves fue la distracción. Distracciones, velocidad inadecuada, no respetar las prioridades de paso, el cansancio, el sueño, lideran el ranquin de las causas de los accidentes con fallecidos con heridos graves. Con estos datos, al menos en el 57% de los accidentes ocurridos en España en 2016 fue determinante el conductor y, por ello, parece necesario establecerlo como colaborador directo para disminuir la cifra de accidentes. Es preocupante, dentro del factor humano, el incremento constante de los accidentes mortales por causa de las distracciones, debido fundamentalmente al uso del teléfono móvil cuando se conduce, un problema que está también presente en la mayor parte de los atropellos a peatones. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Señorías, permítanme una breve reflexión. En la Comisión de hoy llevamos debatidas o vamos a debatir un 75% de iniciativas que hablan sobre la mejora del acondicionamiento de la vía, cuando los accidentes mortales o graves que tuvieron como factor determinante el estado o condición de la vía fue del 2% en 2016. Hemos de mantener e incrementar la tolerancia cero con todos los factores y conductas de riesgo que son totalmente prevenibles y evitables y, a su vez, causantes de los accidentes. Uno de esos factores es, valga la redundancia, el factor humano. Nuestro Gobierno se ha comprometido a liderar una política de seguridad vial basada en el consenso y en la responsabilidad compartida entre todos, con el objetivo principal de disminuir la siniestralidad por accidentes de tráfico. Pero esa responsabilidad compartida de todos no puede obviar la responsabilidad individual de cada uno de nosotros sin respetar las normas de circulación. En nuestra movilidad, las responsabilidades son compartidas pero sin responsabilidad individual; sin concienciación individual no es posible la solución social. Por eso hemos de incrementar la concienciación e implicación de la ciudadanía a título individual, para que el factor humano deje de ser determinante en los accidentes de tráfico.

El Grupo Parlamentario Popular considera imprescindible la labor de divulgación y concienciación llevada a cabo por la DGT desde hace más de cincuenta años; sus numerosas campañas han contribuido a cambiar hábitos de conducta perniciosos para los usuarios y para toda la sociedad. Señorías, hemos de seguir avanzando hacia una cultura vial respetuosa con las normas y con la convivencia de los espacios públicos, siendo una tarea compleja y asentada en muchos pilares, uno de ellos la emisión continua de campañas de información y concienciación. Hemos de continuar difundiendo campañas de impacto, útiles y certeras, que dejen poso en nuestros ciudadanos y con la firme esperanza de que sirvan para mejorar nuestra seguridad vial, campañas de información que contribuyan a convencer desde la razón y la emoción, con la finalidad de adoptar nuevos hábitos viales. Por todo ello, desde el Congreso de los Diputados instamos al Gobierno a difundir una campaña de información en colaboración con todos los agentes implicados, que permita a los usuarios conocer aquellos errores más comunes que puedan dar lugar a un siniestro en la vía pública.

Finalizo, presidente. Señorías, señores portavoces, les invito a que no solo voten a favor de esta iniciativa, sino que además se sumen y me acompañen en la suscripción de una petición al presidente de la Comisión para que en el Congreso de los Diputados impulsemos una jornada sobre la concienciación del factor humano en la siniestralidad vial, una jornada que debería celebrarse en este periodo de sesiones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 26

y que debería servir para concienciar a la ciudadanía en la correlación de los riesgos viales con otros comportamientos de riesgo, para prevenirlos y alcanzar entre todos, todos juntos, la visión cero.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo.

En relación con sus últimas palabras, luego me gustaría quedar con los portavoces. Estoy a disposición de lo que quieran transmitir. Soy una correa de transmisión clara, respecto a las intenciones de los grupos que están representados en la Comisión, ante la Mesa de la Cámara.

Para fijar posición, puesto que no hay enmiendas a esta proposición no de ley, en primer lugar, ¿Grupo Parlamentario Vasco, señor Legarda? No está. ¿Va a fijar posición el Grupo de Esquerra Republicana? **(Denegación)**. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Sin duda se debe concienciar a la sociedad de la importancia del factor humano en los accidentes e insistir en lo importante que es mantener una buena conducta al volante, pero creo que quizá también deberíamos ser más ambiciosos en este aspecto. La concienciación es importante pero también es importante tener en cuenta las modificaciones que la propia tecnología ha hecho en nuestros hábitos de conducción. Hoy en día tenemos un aliado pero también un enemigo con el teléfono móvil, y lo que es importante también es que seamos conscientes de que hay que hacer un seguimiento, aparte de esa concienciación, y potenciar la vigilancia en el uso de estos dispositivos que nos acompañan en el día a día, en cada momento, y que sin duda son protagonistas en gran medida de las distracciones que sufrimos en carretera.

Creo que es importante también —sobre todo ya que lo ha mencionado el portavoz del Partido Popular— que no solamente nos quedemos ahí, que no solamente nos quedemos en esa concienciación, que me parece importante —me parece genial la idea que propone de hacer unas jornadas dentro de la propia Comisión, dentro de esta Cámara—, pero también, insisto, creo que tenemos que ir pensando en el futuro, que ya es presente. Tenemos que ir pensando en él por que nos estamos olvidando de que en gran medida las distracciones se pueden evitar si se incorporan ayudas a la conducción y, por supuesto, si empezamos a pensar en regular, en incorporar el vehículo autónomo, que cada día es una realidad mayor dentro de nuestra sociedad.

El pasado día 7 de febrero, el Grupo Parlamentario Ciudadanos registró una proposición no de ley en este sentido, instando al Gobierno a que abra la mente y empiece a pensar en regular todo lo referente al vehículo autónomo. Para eso vamos a tener que modificar la Ley de Seguridad Vial e incluso crear una nueva Ley de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, que dé cabida a lo que ya es tecnología, pero tecnología de la buena, vamos a decir tecnología que a lo que puede ayudar es a que descienda la siniestralidad en gran medida. Desafortunadamente, el factor humano, por mucho que lo intentemos evitar, va a estar siempre ahí. Una de las cuestiones que propone Ciudadanos es: si la tecnología la tenemos ya de nuestro lado para potenciar una conducción segura en varios niveles —como sabemos el vehículo autónomo tiene hoy en día definidos cinco niveles—, y algunos de ellos ya existen, como puede ser el nivel 3, potenciemos esos niveles desde la Administración. **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, ruego a sus señorías que traten de guardar silencio porque realmente esta sala requiere silencio para que el debate vaya en los mejores términos. Ruego silencio porque si no en esta sala es muy complicado seguir el debate.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente. Efectivamente se agradece el silencio en la sala.

Como decía, creo que es importante que no nos quedemos simplemente en la concienciación sino que empecemos a utilizar las herramientas que ya existen, que no nos quedemos en una forma pasiva, sino de una manera activa potenciar las nuevas tecnologías, las tecnologías que ya tenemos ahora y que empiezan a introducirse a través del vehículo conectado y a través del vehículo autónomo para así, de alguna manera, eliminar parte de esos riesgos del factor humano porque, como decía, el factor humano va a ser algo que no vamos a conseguir eliminar, sin duda.

Dejo este apunte aquí y lo debatiremos cuando se trate la proposición no de ley que ha propuesto Ciudadanos, esa nueva Ley de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 27

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rivera.

A continuación, para fijar posición por su grupo, tiene la palabra el señor Luis.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, señor presidente.

Como estamos hablando del factor humano, empezaré con una sensación y acabaré con un par de razones. La sensación de que me he quedado descorazonado por la brecha que hay entre el título de esta PNL y el contenido, descorazonado porque me esperaba realmente que lo que estuvimos comentando en la comparecencia del señor ministro fuera entendido, que el resto de los modelos, y hablábamos entonces del modelo del empleo, de cómo se precarizaba, que afectaba al modelo de seguridad, que algunos llaman laboral, y que el factor humano parece que no lo acabamos de entender cuando el término se politiza en esta Cámara. He buscado y desde la II Legislatura, con UCD, ya hablaban de un enfoque básicamente esencialista, en el que el factor humano se asociaba a la propia personalidad del accidentado. Viendo el resto de las iniciativas, otras fuerzas progresistas, ya desde el principio de la democracia, han planteado que no se nace sino que se hace y que en último término es la tribu la que acaba educando y el ser humano poco a poco tiene que ir modificándose así. He traído una infografía sobre deseos cognitivos y creo que es un tema bastante interesante a tratar como información (**Rumores**) en la que no estamos hablando de cambiar la forma de pensar sino de los estímulos ...

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, he dicho que es muy difícil seguir el debate si no hay silencio. Sé que hay que negociar textos y que hay varias transaccionales; invito a los señores que tienen trabajo pendiente que salgan de la sala. Es muy molesto para el que interviene oír los murmullos en esta Comisión.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias.

... de los estímulos, decía, que dan lugar a pensamientos y a errores humanos. Eso creo que es fundamental y es a lo que además podemos aspirar a cambiar. Estamos hablando de cambiar el modelo y de cambiar no las causas inherentes al accidente, o causas, digamos, últimas, sino las causas primeras, que han desencadenado una cadena de sucesos que han llevado a la accidentalidad. Creo que es una información que hay que ver cuando la propuesta del señor Gamazo sea tenida en cuenta, que apoyaremos, por supuesto, respecto a que el factor humano sea evaluado en su totalidad, no solo únicamente lo que decía el ministro, en cuanto a las campañas de comunicación sobre distracciones y en cuanto a las campañas de comunicación con testimonio de víctimas sino el modelo completo y la cadena entera de errores que se cometen justo no antes del accidente, sino como modelo y cómo entendemos que hay que llevar una tonelada de acero por la vía.

Esa es la posición que vamos a mantener. Quiero anunciar también que vamos a apoyar esta posición porque creemos que es necesario pero desde luego no nos quedemos solo en la persona, en el accidentado o en la víctima, sino en el modelo global que al final es el que está condicionando estos accidentes.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, para fijar posición tiene la palabra el señor Bellido, por el Grupo Socialista.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente, buenos días de nuevo a todas y todos.

Efectivamente votaremos a favor de esta proposición no de ley del Partido Popular que en general aborda quizá la principal causa de mortandad o por lo menos el factor más importante, que es el factor humano, aunque consideramos que la proposición no de ley es vaga, es imprecisa y poco ambiciosa.

Ciertamente el factor humano es la principal causa pero no podemos olvidar que durante los últimos años se ha eliminado la educación vial de los contenidos reglados en la enseñanza obligatoria; se han eliminado campañas de formación, de concienciación y de sensibilización; se ha despreciado al sector de las autoescuelas en su colaboración, en su cooperación con el Gobierno y con el sector público para reducir accidentes. Por otra parte, no se hace mención a otros factores que también son causa de un importante sufrimiento por parte de la sociedad, y es por vehículo donde el Gobierno también ha dejado de hacer sus deberes. Este año no tenemos Plan PIVE, por lo menos no lo tenemos todavía; el Plan Movea es francamente insuficiente, por no hablar del factor vía, donde la desinversión del Ministerio de Fomento en mantenimiento de carreteras está siendo productor de ese sufrimiento y de causar accidentes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 28

Por tanto, nosotros estamos de acuerdo en hacer campañas de educación, de formación vial, de hacerlas si se quiere desde el Congreso de los Diputados con jornadas que aborden esta cuestión, pero nos gustaría propuestas más ambiciosas, por ejemplo cómo hacer compatible los nuevos sistemas de conducción autónoma que traen ya frenada autónoma de emergencia, alertas de colisión; nos gustaría hablar de inversión con carácter de urgencia en puntos negros de la vía; nos gustaría que se hablase de lo que podríamos llamar factor Gobierno, no solamente factor ciudadano sino también factor Gobierno que tiene una responsabilidad en materia de seguridad vial y que aquí intenta disiparse, obviarse, con tal de que parezca que todo surge por generación espontánea.

Insisto en que vamos a votar a favor pero no olvidamos que 2016 ha sido el peor año en materia de evolución de datos de siniestralidad vial de los últimos catorce años; no olvidamos que desde 2013 los datos están produciendo un enorme estancamiento, que nos estamos separando de los objetivos que nos había fijado la Unión Europea y que para eso hay que ser más ambicioso que campañas de formación que se puedan hacer con la colaboración del Congreso de los Diputados hacia el Gobierno.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bellido.

Con esta última intervención, y no habiendo enmiendas, damos por terminado el turno de debate de las proposiciones no de ley.

Pido unos minutos de receso para saber si disponemos de los textos transaccionados. En mi opinión hay transacción sobre la proposición no de ley número 2.º, ¿la tenemos? No. Hay transacción sobre la número 5.º, de la que sí tenemos el texto. Hay transacción también sobre la proposición no de ley número 6.º En los demás casos, y está abierto a correcciones, la proposición que figura con el número 7.º, se votará incorporando la enmienda del Grupo Socialista. La proposición número 8.º, del Grupo Podemos, se vota en sus términos.

Doy tres minutos de tiempo. A las 12:30, si no les parece mal, iniciamos la votación. **(Pausa)**.

Tal y como habíamos quedado, vamos a iniciar las votaciones siguiendo el orden del día, no el orden del debate.

En primer lugar vamos a votar la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Ciudadanos, que figura como segundo punto del orden del día y hace referencia a la homologación de señalización luminosa. Se va a votar en los términos de la transacción que conoce la mesa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre la carretera N-VI, presentada por el Grupo Socialista. Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre mantenimiento de la N-634 y N-642, presentada también por el Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre la mejora integral de la N-260, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, en los términos de la transaccional que se encuentra en la Mesa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley del Grupo Mixto, en relación al tramo Lleida y Montblanc, de la N-240, en los términos de la transaccional que se encuentra en la Mesa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 14; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 129

21 de febrero de 2017

Pág. 29

Votamos la proposición no de ley relativa a los problemas de seguridad vial en la N-VI a su paso por los ayuntamientos de Bergondo y Oleiros (A Coruña), del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Se vota con la incorporación de la enmienda del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que hace referencia a los graves problemas de seguridad en un tramo en la N-120. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 14; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos por último la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular para disminuir el factor humano como causante de los accidentes de tráfico, que se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

¿Los portavoces se pueden acercar un momento a la Mesa?
Se levanta la sesión.

Eran las doce y cuarenta minutos del mediodía.