



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

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 181

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

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

Sesión núm. 5

celebrada el miércoles 29 de marzo de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la mejora de la seguridad vial en la N-120 en el término municipal de Pontearreas, a su paso por las parroquias de Xinzo, Arnoso, Areas y Arcos. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000449) 2
- Sobre reparación de la A-6 entre El Bierzo y Baralla. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000753) 6
- Relativa a los problemas por la falta de examinadores del carné de conducir en España. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001327) 10
- Relativa a la modificación de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001335) 12
- Relativa al fomento de la formación vial en los programas de seguridad laboral en las empresas, así como de la movilidad sostenible y segura entre sus trabajadores. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001356) 16

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 2

— Sobre mejoras para garantizar la seguridad integral en la carretera N-340. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/001481)	19
— Relativa a la mejora de la seguridad vial del trazado de la N-230 que transcurre entre Huesca y Lleida. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/001607)	23
— Sobre el fomento del transporte público ferroviario de alta velocidad entre Lleida y Barcelona como medida disuasoria al uso del vehículo privado. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001595)	26
— Relativa a mejorar la señalización de las carreteras de titularidad estatal. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001510)	30
Corrección de error	34

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

PROPOSICIONES NO DE LEY.

- **RELATIVA A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA N-120 EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE PONTEAREAS A SU PASO POR LAS PARROQUIAS DE XINZO, ARNOSO, AREAS Y ARCOS. PRESENTADA POR EL GRUPO CONFEDERAL UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000449).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes. Vamos a empezar la sesión porque aunque no hay demasiadas PNL, si podemos acabar a una hora que facilite la conciliación, mejor. Hay un cambio que me ha pedido el Grupo Socialista y es que en séptimo lugar vaya la proposición no de ley número 9 y viceversa. Yo he dicho que, en principio, no hay problema. Era por una dificultad que tenía el ponente del Grupo Socialista y creo que está bien que nos hagamos favores, a ver si en algún momento nos los podemos hacer mutuamente.

Vamos a comenzar por la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, y para la presentación de la iniciativa tiene la palabra la señora Fernández Gómez por un tiempo de cinco minutos.

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

La N-120, a su paso por la provincia de Pontevedra, tenía una función de itinerario principal pues articulaba la Transcantábrica desde Vigo, pasando por Logroño y Burgos hasta los Pirineos, pero ahora es evidente que no cumple ese papel porque con la construcción de la A-52 entre Vigo y Benavente esta carretera ya no funciona con el objetivo de tener un largo recorrido sino como vertebración comarcal... **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, la acústica de esta sala deja bastante que desear y supongo que a la ponente le resulta más cómodo intervenir si hay un poco de silencio.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, presidente. Además, la funcionalidad de esta carretera está modificada dado que el tramo concreto al que nos referimos, a la altura de Ponteareas, esta localidad ahora forma parte del área metropolitana de Vigo y esta entrada en la N-120 enlaza los viales autonómicos con la carretera principal a Vigo. Conecta todo el valle del Tea hacia el área metropolitana, por lo que concentra un flujo de vehículos muy importante y consideramos que, en general, hace falta un replanteamiento de la funcionalidad y adaptación de la seguridad vial en todo este tipo de carreteras generales que, en muchas ocasiones, están transformadas en travesías urbanas, para adaptarlas a estos nuevos usos en materia de seguridad vial. En el caso concreto del tramo es el acceso desde Ourense al centro de Ponteareas, si bien el tráfico se concentra hacia la otra zona, de Ponteareas hacia Vigo, existe mayor accidentalidad donde hay menor flujo de vehículos, que es de Ponteareas hacia Ourense, esto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 3

significa que hay una serie de problemas de seguridad vial evidentes. Además, hay una especial preocupación porque este pequeño tramo pasa al lado de un centro escolar al que van los alumnos y alumnas de Pontearreas y, muchas veces, tienen que ir andando por un tramo sin ningún tipo de seguridad y donde hay numerosos accidentes mortales.

Por todo esto, creemos que hay que poner una serie de mecanismos y todo el cuidado posible. Además, encontramos que hay numerosas plataformas vecinales que se concentran periódicamente pidiendo mejoras de seguridad vial, y estas demandas tienen que ser atendidas. Por eso traemos esta iniciativa, que hemos concretado mediante una autoenmienda con las aportaciones extraídas del diálogo con todas estas plataformas vecinales que tienen una serie de análisis técnicos que hemos considerado oportuno traer a través de esta enmienda. También el Ayuntamiento de Pontearreas tiene numerosos informes técnicos que trabajan en la línea que aportamos en esta autoenmienda.

Hay enmiendas de otros grupos. No voy a decir todas las medidas que proponemos porque están en la iniciativa, pero sí hablaré de las enmiendas del Partido Popular, que dicen que se podría resolver con un carril central. Un carril central no resuelve el problema de falta de seguridad vial y un paso de peatones no resuelve el problema. Necesitamos que se reduzca la velocidad. De hecho, si colocamos un paso de peatones en una carretera en la que los coches pasan a una velocidad de alrededor de 100 kilómetros por hora enfrente de un centro educativo, podemos tener frenazos que provoquen más accidentes. Lo que hacen falta son medidas que garanticen que el conductor adapta su comportamiento a una carretera que tiene una funcionalidad de uso periurbano. Y eso se hace a través de glorietas y bandas rugosas, que es lo que proponemos en esta autoenmienda, así como también medidas de seguridad vial en la zona como mejora de la iluminación, y que haya una senda segregada para poder ir desde el centro urbano hasta el colegio. Esta senda segregada ahora mismo tiene problemas del ancho por el que tienen que caminar los alumnos en ese arcn como problemas derivados de la falta de mejora en los sistemas pluviales, se encharca habitualmente, y los alumnos y alumnas tienen que ir a clase teniendo que pasar directamente por la carretera.

Por lo tanto, proponemos también una mejora de los sistemas pluviales y, en general, que se coordine el ministerio con el ayuntamiento y con estas plataformas para que lleguen a un acuerdo y que salga adelante cuanto antes; algo a lo que, además, ya se había comprometido el ministerio y que lleva sin ejecutar desde ese compromiso.

En cuanto a la enmienda del Partido Socialista, parece que vamos a llegar a una transaccional. Vamos hablando y luego concretaremos el tema de las enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Para presentar la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Tomás Javier Fole.

El señor **FOLE DÍAZ**: Siempre que hablamos de seguridad vial y de evitar accidentes nos va a parecer que todas las medidas van a ser escasas; en muchas ocasiones, como el caso que sucede en esta proposición no de ley, tiene que ocurrir un hecho extraordinario y penoso como es el fallecimiento de una persona para que dichas medidas empiecen a materializarse. Y cuando se piden estas medidas, a veces no suelen coincidir las solicitadas por los demandantes y las propuestas por quien tiene la competencia o responsabilidad de ejecutarlas. A veces porque hay diferente visión en la medida a adoptar, otras por un mayor conocimiento del lugar, otras porque tiene mayor conocimiento técnico quien tiene que ejecutarlas, otras un mayor conocimiento del terreno quien la demanda y, a veces, las guerrillas políticas que todos estamos acostumbrados a presenciar. Ante todas estas aparentes discrepancias deberíamos buscar una solución en esta Cámara. Somos elegidos para ello, o al menos para intentarlo. Por ello debemos buscar y tener toda la información, la técnica, la económica, la urbanística, y hacerlas compatibles con la visión, realidades y necesidades que tiene el vecino. Señorías, no es bueno prometer por prometer o presentar por presentar cuando, efectivamente, vemos que en temas de seguridad vial tenemos que ir al fondo de la cuestión y ser muy concretos y realistas.

Y en eso estamos en esta Comisión, intentado entre todos buscar la mejora de las soluciones. Y les hablo, por desgracia, con gran conocimiento de causa. En el ayuntamiento del que yo soy concejal tuvimos en el año 2008 un año negro con hasta seis fallecidos por atropello, con lo cual, sabemos lo que es poner en marcha medidas, tener responsabilidad, tener espíritu constructivo con el grupo de Gobierno que estaba en ese momento, no de nuestro partido, para evitar este tipo de sucesos que, en ese año, fueron muy importantes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 4

En esta búsqueda, notamos en el grupo proponente quizá una sensación de improvisación, inseguridad o desconocimiento del tema que nos trae. Presenta una PNL y ayer se autoenmienda con muchas más medidas sobre las que dice hoy la proponente que son debidas al diálogo con los vecinos, ¿ayer por la mañana hablaron con los vecinos para presentar la autoenmienda en un momento tan cercano de la propuesta de la Comisión? Se contradice y no prioriza las actuaciones que plantea y, quizás como es habitual en algunos grupos, plantea una cuestión de máximos para que nos obliguen a otros grupos a decir que no o a no poder apoyar o tener un entendimiento. Ahora explicaré lo que quiero decir. ¿Qué quieren llevar a cabo realmente con ello? ¿Se dan cuenta de que no estamos con presupuestos aprobados, que cuantas más medidas más dificultad vamos a tener para llevarlas a cabo?

Y hay una serie de contradicciones que quisiera explicar sobre los tramos, o consideraciones que hay que tener en cuenta. El tramo para el que se solicitan las medidas no es considerado un punto negro ni un tramo de concentración de accidentes. Se ha estado reforzando la señalización vertical por parte del Ministerio de Fomento en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 645 y 650. La normativa vigente no ve cómo justificar un paso peatonal regulado con semáforos en ese tramo. Se está redactando un proyecto de refuerzo de la iluminación para que, efectivamente, tenga mejor visibilidad, y hay firmado un protocolo —como decía la proponente— entre el ayuntamiento, la Xunta de Galicia y el ministerio para ejecutar un vial de conexión que, como proyecto global, pueda dar solución integral a lo que estamos hablando.

Dice en un punto de la proposición que es necesario un semáforo y después dice que una rotonda. Parece un poco contradictorio una cosa con la otra, por eso entendemos que nuestra enmienda, que es ejecutar el proyecto que está en marcha, resolvería los problemas que casi engloba el resto de los puntos. No entendemos la disposición negativa de la proponente, pero ahí queda presentada.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra doña Dolores Galovart.

La señora **GALOVART CARRERA**: Muchas gracias.

El Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo municipal de Ponteareas consideran que es necesario hacer una reforma integral y de todo el tramo de la N-120 en su paso por el término municipal de Ponteareas, tal como lo viene reclamando el Ayuntamiento de Ponteareas y las diferentes plataformas reivindicativas de las parroquias de Xinzo, Arnosó, Areas y Arcos de dicho término municipal. Hemos presentado nuestra enmienda como consecuencia de esta visión integral del tramo, para asegurar la seguridad vial de la zona y, también, porque la proposición no de ley presentada era incompleta por dejar al margen las reclamaciones de los representantes de las parroquias de Arnosó, Areas y Arcos, limitándose a proponer actuaciones para ellos parciales en la parroquia de Xinzo. Era incompleta por no proponer la necesaria señalización y mejora de la iluminación en el tramo de Xinzo, Areas y Arnosó. Era incompleta por no proponer la mejora de la seguridad vial en el tramo completo de acceso desde Ourense al centro urbano de Ponteareas. Era incompleta porque las soluciones concretas que proponían eran parciales, un simple paso de peatones regulado por semáforos y una señalización adecuada para los habitantes de la mencionada parroquia. Y decimos que eran parciales porque, por ejemplo, el paso de peatones que proponía, por sí solo es inviable ya que aumentaría los riesgos actuales.

Así las cosas, y teniendo en cuenta los intereses de los vecinos, que están por encima de los intereses partidarios, teniendo en cuenta la autoenmienda de ayer de la proponente, que recoge nuestras consideraciones y aspiraciones, mi grupo propone mejorar la PNL autoenmendada en el sentido de que el Congreso inste al Gobierno a que realice la reserva presupuestaria suficiente para la adjudicación inmediata del proyecto de mejora de iluminación que ya se ha realizado por parte del Ministerio de Fomento, así como una reserva presupuestaria para poder realizar este año el proyecto de una segunda actuación que comprendería aquellas medidas que el ministerio se comprometió a llevar a cabo a medio plazo, entre las que se encuentran la realización de las glorietas y la accesibilidad y mejora de la seguridad vial en el tramo de acceso al centro escolar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Entiendo que esa es la posición del Grupo Socialista, no del Grupo municipal de Ponteareas, porque Ponteareas aquí no tiene valor. **(La señora Galovart Carrera: No, no, perdone...)**. Estoy hablando yo, por lo tanto, tiene que esperar a que termine para poder hacer usted uso de la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 5

En cualquier caso, entiendo que la enmienda que usted ha ofrecido ahora es la enmienda que el grupo proponente ha avanzado que se está transaccionando, ¿verdad?

La señora **GALOVART CARRERA**: Señor presidente, he dicho Grupo Parlamentario Socialista y Grupo municipal de Pontearreas. De todas maneras, la última parte que ha dicho usted es correcta. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Y la primera parte también es correcta, señoría, lo siento. En cualquier caso, es un tema de pura semántica que no tiene mayor importancia, pero que quería dejar claro.

Entiendo que la enmienda que están transaccionando los dos grupos estará en poder de la Mesa antes de que iniciemos la votación.

Para fijar posición, por el Grupo Mixto tiene la palabra don Antonio Postius.

El señor **POSTIUS TERRADO**: No haré uso de la palabra, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por Esquerra Republicana tiene la palabra Joan Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usaré este tiempo para hacer una reflexión y no tener que intervenir en otras PNL. Me explico. En esta Comisión hay un aspecto fundamental, que es la seguridad vial, y dentro de la seguridad vial, aspectos concretos, circunscritos a diferentes circunscripciones y pueblos determinados en los que, posiblemente, las personas que hacen uso de la palabra, conocen bien a través de su grupo o de los grupos municipales con los que han hablado. Recojo una idea del presidente de la Comisión que habló de intentar llegar a unanimidades en aquellos aspectos que afectan a la seguridad vial, y, por tanto, a las personas.

Valga esta reflexión por la cual yo, sin conocer a fondo lo que pasa en concreto en Xinzo, Arnosó, Areas o Arcos, mi predisposición sería votar a favor. Es decir, el peligro sería abstenerme de todo aquello que desconozco. Sería un peligro, porque me parece que esta no es la función del Congreso y de esta Comisión, sino la de intentar ayudar al máximo a solventar los problemas concretos de seguridad vial. Valga esto para la siguiente PNL que presenta el Grupo Socialista y, a veces no presentaré enmienda porque entiendo que quienes más conocen esos aspectos son las personas que han planteado estos temas.

Ahora bien, hace unos momentos hablaba con el portavoz de Ciudadanos, con el que he estado en otras comisiones, respecto a que la ventaja e inconveniente de los grupos pequeños es que tenemos una visión renacentista, porque estamos como portavoces en siete comisiones a la vez, y a veces la conclusión es, una vez apruebas esta PNL ¿qué? Pero este es un tema de reglamento. Me gustaría que en un futuro, los Gobiernos tuviesen un tiempo prudente para explicarnos si aceptan o no esta PNL de forma razonada. Esto nos ayudaría a dos cosas, o a no presentar PNL que no llevan a nada, o a jugar este papel propositivo, que pienso que es muy importante por parte de los diputados, sobre todo para los que somos de una circunscripción determinada y nos debemos a nuestros electores. Por lo tanto, no hablaré en la del Grupo Socialista, lo que no significa que no tenga en cuenta el trabajo que hay detrás.

Acabo. A veces, el peligro del grupo parlamentario que sustenta al Gobierno es hacer de Gobierno. Yo pienso que sería bueno que fuese el Gobierno por sí mismo el que nos pudiese contestar.

Creo que vale la pena una reflexión después de dos legislaturas, una muy corta y esta recién empezada.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, ilustre representante de Esquerra. Sin entrar en ningún debate, yo también quiero aportar a la reflexión que ha hecho un inciso porque me lo pide el cuerpo. Llevo en la Cámara desde el año 1982 como diputado. He estado en la oposición y en el Gobierno, y le puedo garantizar que los grupos parlamentarios tienen la oportunidad de sacar rédito político de los incumplimientos que han sido votados por la Cámara. Yo le he sacado rédito cuando han gobernado los socialistas y los socialistas le han sacado rédito cuando han gobernado los populares. Ese es el juego de la política, es el juego de la Cámara.

Usted sabe que la proposición no de ley es la manifestación de voluntad de la Cámara o el impulso que la Cámara quiere dar a una acción de Gobierno, en donde el Gobierno puede seguir esa impronta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 6

política, pero no existe ninguna obligación con rango legal para hacerlo. Luego, el único camino que tenemos para exigir el cumplimiento de ello es a través del desgaste y el coste político. Simplemente quería abundar en esa reflexión.

Continuando con el debate, tiene la palabra para fijar posición por un tiempo de tres minutos don Diego Clemente, por el Grupo Ciudadanos.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Buenas tardes, muchas gracias.

En primer lugar, quiero decir que el que un grupo parlamentario se autoenmiende no lo veo mal, supongo que es una cuestión de tiempo, registrarían una proposición no de ley y luego habrán recabado más información.

Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Ciudadanos, partido de la ciudadanía, que es al que yo represento, estoy convencido de que el texto final de la transaccional del Partido Socialista y del grupo proponente seguramente sea lo que mejor se aproxima a la realidad de lo que se necesita en este tramo.

Para ser breve, voy a hacer una serie de reflexiones, pero, en cualquier caso, nuestra posición va a ser votar a favor una vez leamos ese texto de la transaccional, pero creo que se complementa, sobre todo en el apartado de la iluminación, que según nuestros datos era un punto flojo que tenía. Veremos el texto final.

De acuerdo con el último estudio EuroRAP 2016, el segundo tramo más peligroso de la Red de Carreteras del Estado se encuentra en la N-120, entre el enlace de Seguí y el enlace de Penalba. Dicho informe pone de relieve la delicada situación de la seguridad vial en toda Galicia, al incluir otros dos tramos en el *top* 10 del riesgo de accidentalidad en toda España. Está previsto construir un nuevo vial paralelo a la N-120 para dar acceso al IES Pontearreas y al Colegio Mestre Ramiro Sabell. La población, como antes se ha dicho, está muy involucrada con la seguridad vial, habiéndose registrado múltiples cortes y mucha movilización social. Estamos a favor de que se realice un estudio general de la vía a su paso por Pontearreas y pedimos que el estudio no se limite a este caso concreto. La falta de seguridad vial en Galicia es una constante cuando las carreteras nacionales atraviesan núcleos de población y diferentes parroquias. Debe analizarse este problema en su conjunto y extraerse conclusiones generales que pueden ser aplicadas a los diferentes puntos de la geografía gallega donde se repiten estos problemas. Si las conclusiones son claras, pueden verse beneficiadas otras comunidades con problemas similares de seguridad vial. Estamos a favor de que se instale ese paso de peatones regulado por semáforo a la altura de la parroquia de Xinzo como alternativa, o una de las más adecuadas. Consideramos que la instalación de un paso elevado de peatones también puede ser una solución técnica válida y beneficiosa tanto para el tráfico rodado como para el peatón y su seguridad. Conjuntamente con esto, consideramos necesaria la instalación de un paso de peatones regulado por semáforo en la N-120 a su paso por el IES Pontearreas.

La elevada siniestralidad de este tramo exige una acción rápida, aunque sea temporal y hasta que se complete el vial paralelo previsto. Nuestra posición va a ser votar a favor, independientemente del texto de la transaccional porque vemos adecuada la autoenmienda del grupo proponente.

El señor **PRESIDENTE**: Quedamos en que va a haber una transacción que pasarán ustedes a la Mesa, por lo que no tengo que pedirle opinión respecto a su voluntad respecto a las enmiendas presentadas porque ya ha dicho que la del Grupo Popular no la va a considerar y que sí va a transaccionar la del Grupo Socialista, ¿verdad?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Solo por aclarar una cuestión al Grupo Ciudadanos, para que estén al tanto del debate. La enmendante del Grupo Socialista retira su enmienda porque ve correcta nuestra autoenmienda y hace el añadido que acaba de decir en voz. Entonces, vamos a transaccionar sobre eso y no sobre la enmienda del Partido Socialista. Es decir, acepta nuestra autoenmienda y añadimos el punto que propone el Partido Socialista.

Gracias.

— SOBRE REPARACIÓN DE LA A-6 ENTRE EL BIERZO Y BARALLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000753).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto segundo del orden del día: Proposición no de ley sobre reparación de la A-6 entre El Bierzo y Baralla, del Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Flórez por un tiempo de cinco minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 7

La señora **FLÓREZ RODRÍGUEZ**: Gracias, presidente.

La A-6, en el tramo que transcurre entre El Bierzo y Baralla tiene numerosos desperfectos relacionados, además de con la antigüedad de la vía, con el tráfico pesado y con la climatología. Entre los kilómetros 462 y 455, en la subida hacia Becerreá, en dirección Madrid, el carril lento tiene baches y grietas que obligan a los conductores a utilizar otros carriles para evitar estos desperfectos. En la recta de Cereixal hay grandes parches que desestabilizan a los vehículos al pasar por ellos. Otro ejemplo, en la zona del valle del río Neira, en dirección Madrid, también hay numerosos desperfectos. Y un punto complicado para el tráfico se sitúa en torno al kilómetro 423, donde se ubica el viaducto viejo de la N-VI, que fue reutilizado y ampliado para su uso en la A-6 en dirección Madrid, y donde el firme se encuentra muy deteriorado y con avisos de precaución y reducción de velocidad. Urge, por tanto, una mejora integral de este ya viejo viaducto.

El PSOE leonés ya denunció en el Congreso que los conductores se pueden encontrar en apuros en el descenso del puerto de Piedrafita, en la vertiente de El Bierzo, justo al pasar el túnel que separa ambas comunidades, en el kilómetro 431, donde el trazado en su carril derecho se halla con parches y baches que desestabilizan el tránsito a velocidades altas. Cuando mi compañera y diputada por Lugo, Margarita Pérez Herraiz, preguntó al Gobierno sobre las previsiones para realizar obras de conservación y mantenimiento en la A-6 entre El Bierzo y Baralla para mejorar las condiciones de seguridad vial y la fecha de realización, la respuesta obtenida ha sido —y cito textualmente—: «en el tramo indicado en la A-6 entre El Bierzo (León) y Baralla (Lugo) se llevan a cabo de forma continuada campañas de bacheo y de arreglo de fisuras y de otras pequeñas deficiencias del firme y reposición de marcas viales». Concluyendo que, cito textualmente, «estas actuaciones permiten que la A-6 en este tramo presente un estado de conservación correcto».

Para cualquier usuario habitual de la vía, y a la vista de lo que se ha mencionado, esta afirmación contrasta con la realidad. Las conocidas juntas de dilatación, que como saben son los elementos que se colocan para absorber las expansiones provocadas por los aumentos de temperatura y evitar empujes que podrían producir la rotura del pavimento, se están convirtiendo en un verdadero peligro para los conductores que transitan por la A-6 en este tramo. El mal estado de estas juntas provoca reventones en las ruedas, volantazos y salidas de vía que, en algunos casos, acabaron con heridos de gravedad. Las reparaciones, entre los habitantes de las localidades próximas, son calificadas de auténticas chapuzas puesto que se llama a conservación de las carreteras, los operarios acuden, y lo que hacen es volver a colocar la goma con un poco de pegamento. Si no se arreglan en condiciones, la seguridad vial se ve comprometida. No solamente numerosos conductores siguen quejándose del mal estado de conservación de las juntas, sino que también de buena parte del firme entre Baralla y Piedrafita, con baches y remiendos como ya he mencionado, que obliga a los conductores a circular por el carril exterior.

Como el propio Gobierno también contestó recientemente a una pregunta del Grupo Parlamentario Socialista sobre esta vía en la que decía: «cabe señalar que todo lo invertido en conservación y explotación afecta de manera directa o indirecta a la seguridad vial», precisamente por ello, es necesario realizar las oportunas actuaciones de rehabilitación de esta vía, tanto por el tipo de carretera de la que se trata como por la intensidad del tráfico que soporta, especialmente tráfico pesado que, en su salida de Galicia, deja huella en la carretera día a día, por las condiciones climatológicas, como la acumulación de lluvias, heladas y nevadas, además del paso de máquinas quitanieves; todos, elementos que provocan destrozos en el pavimento con el consiguiente peligro para vehículos y conductores que circulan por la misma.

Por todo lo cual, el Grupo Parlamentario Socialista solicita el apoyo del resto de los grupos a esta iniciativa.

Gracias, presidente.

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

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Lo dicho anteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Como radial, la finalización de la A-6 fue, precisamente, la más tardía de las seis radiales debido, principalmente, a las dificultades orográficas que presenta la comarca leonesa de El Bierzo y la entrada en Galicia. La Dirección General de Tráfico alerta en invierno de problemas con la nieve en casi todas las carreteras que dan acceso a El Bierzo, siendo puntos conflictivos, por ejemplo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 8

los kilómetros a la altura de Vega de Valcarce. El ministerio afirma que, de forma continua, se programan campañas de bacheo, sellado de fisuras, arreglo de otras pequeñas deficiencias del firme y reposición de marcas viales a través de los servicios de conservación integral. El Gobierno habla de nuevo de correcto estado de conservación cuando la autovía, en realidad, tiene graves desperfectos y ese tramo concreto de carretera es uno de los que está en peor estado en Galicia. Pero, como hemos visto, no es el único. Reiteramos lo dicho ya que la falta de seguridad vial en Galicia es una constante, especialmente cuando las carreteras nacionales atraviesan núcleos de población y numerosos servicios, como hemos visto en alguna proposición no de ley también sobre Galicia en la pasada Comisión de Seguridad Vial.

Sabemos que hay muchos problemas en muchos lugares y que Galicia, en concreto, es una comunidad que tiene bastantes deficiencias de mantenimiento. Creo que es importante, primero, saber que estamos en Seguridad Vial y que esto es algo que se tiene que debatir en los presupuestos de Fomento. Esta Comisión no puede ser un cajón de sastre de todas aquellas propuestas de Fomento que, al final, no pueden llegar allí. Una vez dicho esto, reiteramos siempre en Ciudadanos la creación de una oficina nacional de evaluación, que sirva precisamente para eso, para priorizar qué actuaciones hacer y cómo invertir el dinero público de una forma objetiva y, sobre todo, atendiendo a parámetros socioeconómicos, que creo que al final lo que debe primar es la necesidad y, por supuesto, ver que esa inversión pueda ser rentable para el Estado. Es importante que seamos conscientes de que esa oficina es urgente e instamos al ministro de Fomento, aunque estemos en Seguridad Vial, a que la cree, porque arreglaría muchos de los problemas que estamos teniendo con esta dispersión de iniciativas que acaba en comisiones como la nuestra, la de Seguridad Vial.

Una vez dicho esto, nuestro voto va a ser favorable porque sabemos que, en concreto, la A-6 está en este estado de deficiencia, y tenemos conocimiento de ello a través de la Dirección General de Tráfico.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

La señora Rivera es consciente de que esa preocupación que ha manifestado también es una preocupación que me obligó, en su momento, a remitir tres iniciativas que claramente debían ser debatidas en la Comisión de Fomento, para que fueran evaluadas de nuevo por la Mesa de la Cámara a los efectos de dirigirlas correctamente a la Comisión de Seguridad Vial. Es cierto que no he vuelto a repetir esa acción porque, tratando de ser lo más objetivo posible, cuando los grupos proponentes me mencionan alguna deficiencia de diseño o de conservación en la exposición o en el título relacionado con la Seguridad Vial, sinceramente me parece que debo seguir la voluntad del grupo proponente. En cualquier caso, soy sensible a la reflexión que ha hecho la señora Rivera.

A continuación, para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra la señora Fernández.

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

Desde En Marea mostramos nuestro total apoyo a esta proposición no de ley del Grupo Socialista para que se realicen esas actuaciones de conservación y mantenimiento del firme en la A-6, en el tramo que une Baralla con Villafranca del Bierzo. Sobre las inversiones de Fomento, queremos recordar que el mantenimiento de carreteras se ha resentido enormemente en estos años de mandato del Partido Popular, se han paralizado mejoras que son necesarias para las infraestructuras viarias estatales para que esas infraestructuras estén en condiciones óptimas para una circulación segura. Estos recortes afectaron de manera importante a este capítulo y son muchas las carreteras de titularidad estatal en Galicia que presentan un grado de deterioro que solo obedece al abandono y a la falta de mantenimiento.

En el caso concreto de Lugo vemos que es una zona muy deficitaria en materia de infraestructuras y ya hemos reclamado en diversas iniciativas parlamentarias, algunas ya han venido aquí a esta Comisión, la necesidad de mejora de muchos viales como la N-VI, la N-634, la N-642, o la N-640. La proposición del Grupo Socialista se ocupa de otro de estos tramos que atraviesan la provincia lucense y que tiene graves deficiencias, como es la A-6; por lo tanto, la vamos a apoyar. Este tramo, como digo, tiene graves deficiencias, y cualquiera que coja el coche y pase por allí lo puede comprobar a primera vista. Hay tramos cuyo firme presenta baches y socavones que son un auténtico peligro para la conducción. El Ministerio de Fomento, como bien dijo la compañera del Grupo Socialista, muchas veces se dedica a negar la realidad. A una pregunta que realizó la diputada del Partido Socialista contestó negando que esta carretera estuviese en mal estado. Creemos que el Ministerio de Fomento debería abandonar esta forma de actuar de negación de la evidencia y resolver este tipo de problemas, y además resolverlos siendo garantista en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 9

materia de seguridad vial, intentando no racanear pensando más en el dinero que en el interés de la ciudadanía, como vimos en la proposición anterior, en la que el Partido Popular hace una propuesta que no es suficiente en materia de seguridad vial, con medidas insuficientes incluso en contra de los informes de los técnicos cuando lo que debería primar en esta Comisión debería ser esa garantía en materia de seguridad vial.

Yo creo que aquí se ha abierto un debate interesante. Decía la compañera del Grupo Ciudadanos que habría que hablar del modelo de seguridad vial y hablaba de parámetros de rentabilidad para el Estado. Es que quizá no tengamos que hablar de parámetros de rentabilidad para el Estado en materia de carreteras, sino del derecho a la seguridad vial de todos y todas, del derecho a la movilidad sostenible de todos y todas, y, por tanto, de la necesidad de un cambio de modelo a nivel de infraestructuras. Porque la mayoría de los problemas que tenemos en materia de seguridad vial vienen producidos por un modelo de especulación con las grandes infraestructuras. Se ha apostado por grandes inversiones en grandes infraestructuras y ha habido un abandono evidente de toda la red secundaria, tanto en carreteras como en materia ferroviaria. Y lo que tenemos aquí, en esta Comisión, es cómo toda esta red secundaria está en un estado lamentable dados los recortes. Quizá de lo que tenemos que hablar es de este modelo de infraestructuras y hacer debates en profundidad.

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

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTURIZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Mejorar los niveles de calidad, seguridad y servicios con proyectos integrales de conservación, mantenimiento y seguridad viaria, con una planificación para las actuaciones ordinarias y, por otro lado, con la misma planificación para los actos extraordinarios como pueden ser los repintados de viales, reposición de señalización vertical y mejora de los túneles van a ser los ejes fundamentales de actuación de este Gobierno a lo largo de la presente legislatura. Señorías, esa va a ser la base de actuación.

Señora proponente de esta PNL, usted ha aludido a dos de las causas fundamentales por las cuales este tramo de carretera está deteriorado, el exceso de tráfico pesado de camiones, más de 2.000 diarios, y desde luego las duras condiciones climatológicas. De todos modos, es importante resaltar que, conforme a los criterios de la Dirección General de Carreteras, no se considera como tramo de concentración de accidentes. La Dirección General de Carreteras no ha estado quieta en estos últimos años; se han invertido más de 5.000 millones de euros en conservación de carreteras, y así, en este tramo, se han realizado actuaciones extraordinarias y se van a seguir realizando las mismas. Además, se están impulsando otras actuaciones en otros puntos, aparte de los tramos que usted ha señalado. En concreto, entre las actuaciones ya realizadas se han reparado los viaductos de Navia, As Nogais y Ruitelán. Actualmente se están llevando a cabo trabajos para la reparación de siete túneles existentes en el tramo, Villafranca, Trabadelo, La Escrita, Pedrafita, San Pedro, Doncos y Cereixal, así como de una zona situada en torno al punto kilométrico 429, en la que el firme de la calzada izquierda de la autovía presentaba diversas deficiencias. Actuaciones programadas, señorías, tenemos también entre los puntos kilométricos 455 y 462, que es la zona de Cereixal, y entre los puntos kilométricos 407 y 415. Ahora mismo se está en fase de redacción de proyecto con respecto a varios puntos de la vertiente leonesa del puerto de Piedrafita, entre los puntos kilométricos 415 y 431, así como para la reforma de las instalaciones de los túneles del tramo. Una vez que se hayan realizado estas cuestiones, hay un proyecto de rehabilitación integral del firme en todo el tramo de la autovía A-6 gestionado por la Unidad de Conservación de Carreteras de la provincia de Lugo.

Señorías, les quiero recordar que en la Red de Carreteras del Estado se llevan a cabo de forma continua campañas de reparación de baches, sellado de fisuras y arreglos de las deficiencias del firme a través de los correspondientes servicios de conservación contratados por la Dirección General de Carreteras, que tuvo que poner en orden el Gobierno del Partido Popular en el año 2011 porque no se habían firmado todavía los contratos con estas compañías.

En definitiva, señorías, el Ministerio de Fomento programa sus actuaciones con sensatez, de forma planificada y eficiente, teniendo en cuenta que los recursos no son todos los que quisiéramos y por eso hay que aplicarlos a las necesidades que se precisan. Por eso, vamos a votar a favor de la presente PNL presentada por el Grupo Socialista.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 10

— RELATIVA A LOS PROBLEMAS POR LA FALTA DE EXAMINADORES DEL CARNÉ DE CONDUCIR EN ESPAÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001327).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 3.º, la proposición no de ley relativa a los problemas por la falta de examinadores del carné de conducir, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista y su ponente es don Pablo Bellido.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente.

Creo que este asunto va a venir con cierta frecuencia a esta Comisión en tanto en cuanto parece que no hay demasiada voluntad por resolver el problema, pero el hecho cierto es que faltan examinadores, lo dice todo el mundo, lo dicen los examinadores, los profesionales de la DGT, lo dicen las autoescuelas, lo estamos diciendo los grupos parlamentarios —menos el Partido Popular—, y no creo que nadie pueda creerse que esto es una conspiración de todos en contra del Gobierno, sencillamente es que faltan examinadores. Por eso hay manifestaciones y protestas por toda España, en Sevilla, en Barcelona, en San Sebastián, en Cuenca, en Ciudad Real, en Canarias, en Zaragoza, en Cádiz, en Madrid. No creo que la gente se manifieste por vicio. Según las autoescuelas —CNAE, Apamad y otros colectivos— o los examinadores —el colectivo Asextra— hay que esperar entre veinte y sesenta días para poder examinarse. El ministro Zoido dijo en la Comisión de Seguridad Vial, y lo volvió a decir ante una pregunta de una senadora socialista en el Senado, que no había tanto problema ya que la media de espera era apenas de doce días. Si esto fuese así, las autoescuelas y los propios trabajadores de la Dirección General de Tráfico estarían faltando a la verdad. Yo no creo que el ministro quiera mentir, pero tampoco creo que todas las autoescuelas y los trabajadores se pongan de acuerdo para decir esto. Pero el ministro también dijo una cosa en la Comisión de Seguridad Vial, y es que necesitaban 176 examinadores más; es decir, un 30% de los que hay ahora mismo. Esa es su cifra, la cifra del Gobierno, el sector, las autoescuelas han hablado de más, de 240 por lo menos. Hay que recordar que ahora mismo apenas hay 600 examinadores y la cifra que hubo en etapas anteriores rozaba los 1.000.

Por lo tanto, hacer un buen diagnóstico del problema nos llevará más fácilmente a la solución, pero si hay discrepancias respecto a cuál es el problema, evidentemente vamos a tener muchas dificultades para encontrar respuestas coordinadas. Según el ministro, el problema es poco importante, no está generalizado y tiene una repercusión económica inferior. Y lo que, por tanto, está haciendo el Gobierno es pagar unas cuantas horas extra, poner 15 examinadores itinerantes y promover cursos internos.

Nosotros no compartimos este diagnóstico, que creemos autocomplaciente, y tampoco lo que se deriva del mismo. Sí queremos atender a las demandas del sector, empezando por los aspirantes al carné de conducir, que sobre todo en algunas etapas como las próximas al verano tienen muchos problemas, y continuando con las autoescuelas, que son pymes fundamentalmente, y los trabajadores de la DGT. Creemos que se puede hacer mucho más. Nos preguntamos por qué ahora la DGT no hace lo que se hacía antiguamente: tener un calendario trimestral para que los profesores supieran cuándo iban a hacerse los exámenes. Ahora hay provincias donde se enteran con dos o tres días de antelación. El caos es tan evidente que en algunos sitios en la Comunidad de Madrid se han recuperado los cupos; es decir, un número cerrado de alumnos por profesor. Y eso que hay una sentencia del Supremo del año 2006 que dice que no se pueden hacer cupos en esta materia. ¿Está la Administración proponiendo soluciones que incumplen la ley o sentencias del Tribunal Supremo?, ¿por qué no se hace una reposición del personal que hace falta?, ¿por qué no se incentiva el puesto de trabajo de examinador, uno de los puestos con menos estímulos positivos de la Administración según denuncia Asextra?, ¿por qué no se plantea examinar, aunque sea temporalmente, por la tarde o algún día más a la semana hasta desatascar la situación?, ¿por qué no ambicionamos volver a tener cerca de 1.000 empleados públicos motivados como había antes en lugar de 600 desincentivados como hay hoy?, ¿por qué no se escucha a las 9.000 autoescuelas que hay en el territorio nacional, la mayoría pymes, que están perdiendo ingresos y viendo peligrar sus empleos y sus empresas?, ¿por qué el Gobierno se empeña en subestimar el problema y decir que es algo puntual cuando está generalizado y, lo que es peor, corre el riesgo de ser un problema estructural?, ¿por qué el Partido Popular se esfuerza tanto en buscar excusas en lugar de aportar soluciones?

Termino reconociendo la magnífica labor de los profesionales de la Dirección General de Tráfico, de los examinadores, concretamente por esta propuesta, también de los empresarios de las autoescuelas y de sus profesores, y de los diputados que impulsaron esta propuesta, dos diputadas de Sevilla, Carmen Cuello y Amalia Rodríguez, y Odón Elorza, diputado de Guipúzcoa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 11

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

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo de Podemos tiene la palabra la señora Farré.

La señora **FARRÉ FIDALGO**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero decir que consideramos que la educación vial es crucial en el tema de la seguridad vial, por lo que el papel de los examinadores y su trabajo se tiene que poner en valor. Así que estamos de acuerdo en potenciar a los profesionales de la DGT.

Nuestra enmienda está en relación con que se convoquen plazas públicas, porque si no estamos con el mismo problema. No me extenderé demasiado porque ya me tocó justificar la posición ante una PNL que presentó PDeCAT muy similar en Cataluña. Simplemente nos reiteramos en lo que ya dijimos en su momento, que hacen falta más examinadores, que hacen falta plazas públicas. No podemos sacar a gente de la DGT que está haciendo otras funciones para que hagan de examinadores porque precarizaríamos la situación de la DGT y la atención a la ciudadanía. En este sentido, hay que seguir trabajando. Pero no me extiendo más porque creo que es lo mismo que tuvimos el 29 de noviembre. Votaremos a favor con la enmienda aceptada.

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

Para fijar posición, por Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, señor presidente.

Se ha dicho ya, pero pienso que vale la pena poner el acento es esto porque se trata de una situación muy especial en la que concurren los derechos de los ciudadanos —un derecho a la educación vial y a tener la posibilidad del carné de conducir con todas las prestaciones que significa—; un buen servicio público y, por tanto, que la Dirección General de Tráfico tenga aquellos trabajadores que necesita para darlo, y el tema de la pequeña empresa, que representan la multiplicidad de academias que tenemos en nuestro país y que trabajan bien en general. Y esta situación de embudo, de que la Dirección General de Tráfico no tenga capacidad para poder producir los exámenes en el tiempo adecuado, se hace insostenible. En este sentido, pensamos que esta PNL es adecuada para instar al Gobierno a que encuentre la solución rápida que se necesita en este momento. Mi voluntad no sería tanto poner en evidencia al Gobierno como buscar la salida con el Gobierno para dar solución a esta estructura de tres patas que acabo de comentar. Vale la pena que se apruebe esta PNL. Tiene nuestro voto.

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

Por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra don Diego Clemente.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Durante los años 2012 a 2015, en un marco de reducción del déficit público, no hubo reposición de efectivos y la Dirección General de Tráfico perdió examinadores. Está claro que hay que hacer caso a los distintos colectivos, a Asextra, ha habido movilizaciones en Madrid de más de un millar de autoescuelas, y no tenemos capacidad para poder asegurar qué cifra se necesita, no sabemos si son suficientes 600, está claro que hacen falta muchos más, pero a lo mejor no hace falta llegar a 1.000. También está claro que no es lo que dicen de que solo se necesiten 15, pero a lo mejor tampoco los 240 y con 176 examinadores es suficiente. Pero, más allá del número, está claro que existe un tapón en toda España, que se expone a los propios funcionarios a una gran presión y que es mucho mejor tener una plantilla motivada porque eso redundará en beneficio de todos. Desde nuestro grupo reclamamos que se tomen las medidas necesarias de forma inmediata, analizando bien qué número se necesita para que esto funcione, aunque es verdad que la problemática no se da homogéneamente en toda España.

Nos gustaría hacer una reflexión al respecto. Esos examinadores deben estar motivados, y pedimos un tema que pensábamos que iba a estar reflejado en alguna enmienda y que consideramos de vital importancia como es mejorar el complemento de destino de los examinadores de tráfico, para que este puesto sea más atractivo y se cubran las vacantes existentes. Y esos nuevos puestos que se creen con personal motivado y formado, como ha dicho el compañero del grupo proponente, deben crearse de acuerdo a unos parámetros habituales a los funcionarios de la Dirección General de Tráfico. Con lo cual, además de que esto ya se trató el 29 de noviembre por el PDeCAT, y nuestra postura al hacer la enmienda fue que se realizase no solo en Cataluña, como pidieron, sino que en la transaccional quedó reflejado que fuese en todo el Estado —hubiésemos añadido «en todo el Estado español» pero no coló—, vamos a votar a favor.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 12

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

Para fijar posición y concluir el debate de esta iniciativa tiene la palabra el señor Molinero, por el Grupo Popular.

El señor **MOLINERO HOYOS**: Muchas gracias, señor presidente.

Tengo alguna discrepancia respecto a la exposición de motivos. En primer lugar, no es cierto que sea un problema generalizado en todas las provincias. Según los estudios que tiene la Dirección General de Tráfico solo a diez jefaturas y oficinas de Tráfico de las sesenta y seis existentes les afecta precisamente esa dilación de más de veinte días en el examen práctico. En segundo lugar, tampoco compartimos que los aprobados tengan que esperar más de veinte días para obtener su permiso una vez estén aprobados, en dos o tres días tienen el carné provisional y en quince días tienen el definitivo.

Señorías, la falta de examinadores no es un problema ni de recortes ni de falta de plazas. El problema es mucho más sencillo, los propios empleados son los que no quieren ocupar esas plazas. ¿Por qué? Por dos motivos, primeramente porque la retribución, como sabemos, a lo mejor no es la suficiente para las características del puesto. Ese es uno de los problemas por los cuales se está produciendo este déficit de examinadores en algunas provincias. ¿Significa que todas las plantillas están suficientemente cubiertas? No, sabemos muy bien que no están todas cubiertas, y el ministerio es consciente de ello y durante este periodo de tiempo ha hecho varias actuaciones. Como muy bien ha dicho su señoría al explicar la proposición, ha creado la figura del examinador itinerante para cubrir esos déficits en algunas provincias y ha hecho convocatorias de cursos de formación de examinadores. Y fíjese, curiosamente, en esas convocatorias que ha organizado la Dirección General de Tráfico para empleados de la DGT resulta que apenas se han presentado. Volvemos a la esencia, ¿por qué? Puede ser por la falta de retribución suficiente o por las características de ese puesto. De 2014 a 2016 se han realizado ocho cursos y como consecuencia han ingresado 118 nuevos empleados. Es decir, se han realizado actuaciones. ¿Quiere decir eso que han sido suficientes? No, porque hay déficit en algunas provincias.

Para solucionar este déficit de examinadores el ministerio ha formulado dos propuestas principales. En primer lugar, la creación de una escala específica de examinadores adscrita al subgrupo C1, que permita que se puedan convocar plazas de nuevo ingreso en la oferta de empleo público anual. Y, en segundo lugar, la creación por parte de CECIR de las modificaciones retributivas del puesto de examinador en la relación de puestos de trabajo de la Dirección General de Tráfico. Estas son las dos medidas que quiere acometer de inmediato el ministerio para paliar ese déficit. Es decir, desde el Gobierno se está trabajando de manera intensa para solucionar ese problema, fundamentalmente porque afecta a dos objetivos prioritarios del Gobierno: el crecimiento económico y la creación de empleo. En esa línea, lo vamos a apoyar.

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

Señor Bellido, tiene la palabra para decir si acepta la enmienda presentada.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Sí, aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Aceptada la enmienda, se votará el texto inicial del Grupo Socialista con la enmienda de adición.

— RELATIVA A LA MODIFICACIÓN DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001335).

El señor **PRESIDENTE**: Punto 4.º del orden del día, proposición no de ley relativa a la modificación de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, cuyo autor es el Grupo Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra doña Irene Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Grupo Ciudadanos, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón. El autor de la proposición no de ley es el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 13

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

Es que en Ciudadanos estamos muy orgullosos de esta proposición no de ley, que creo que es muy necesaria para esta Comisión, porque, aunque esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible no es legislativa, es muy importante que se debata una nueva Ley de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, en la Comisión de Interior, si es necesario, pero consideremos que debemos afrontarlo en esta legislatura. Creo que es un hito que nos debemos poner los miembros de esta Comisión porque es muy necesaria.

Yo insisto siempre que hablo de seguridad vial en que hay dos temas fundamentales para que la seguridad vial progrese. Uno de ellos, y hablo de ejemplos como los que hemos utilizado esta mañana en la moción que presentamos en el Pleno, es utilizar mecanismos técnicos como pueden ser sistemas informáticos para determinar dónde existen los tramos más peligrosos en una vía y que la propia tecnología nos sirva para acercarnos al ciudadano, para la inmediatez y, en general, para solucionar muchos problemas de seguridad vial. Esa es una de las claves, los sistemas de información son siempre puntos estratégicos de cualquier organización y creo que también lo tienen que ser de la Dirección General de Tráfico. El otro pilar fundamental que tiene que haber a nivel estratégico en una organización es el marco legislativo, sin duda. Por eso hoy planteamos esta proposición no de ley, que esperemos pronto vea la luz y se convierta en una proposición de ley para crear esa nueva ley de seguridad vial y movilidad sostenible, que es necesaria por tres motivos. El primero, porque sabemos que la seguridad vial lleva mucho tiempo estancada respecto a datos: no estamos descendiendo en número de fallecidos desde el año 2013; prácticamente se ha estancado y las políticas viales no están funcionando. Para poder ponerlas en marcha y para que pueda llevarse a término el plan de choque que propone el Gobierno, que esperamos en Ciudadanos enriquecer con nuevas medidas como la relativa a motos que presentábamos hoy, es necesario cambiar el marco regulatorio, eso es así, y por supuesto los reglamentos de circulación, de vehículos, etcétera.

Pero, por otra parte, en Ciudadanos apostamos por la innovación, y lo que está claro es que el vehículo autónomo está ahí, es una realidad que va a empezar a convivir más pronto que tarde con el resto de vehículos de la vía, y creo que también tenemos que apostar por él. Y quiero que sea hoy, 29 de marzo de 2017, cuando arranque en el Congreso y en esta Comisión el vehículo autónomo, que hoy sea el punto de partida. Tenemos que conseguir regularlo y debemos hacerlo desde aquí, porque es nuestra obligación como diputados del Congreso.

Por último, tenemos que tener en cuenta que la Comisión, aparte de ser de Seguridad Vial, es de Movilidad Sostenible, y tenemos muchos problemas de contaminación en nuestras ciudades. Pero no solo en las ciudades, decir que la contaminación es un problema de Madrid evidentemente es hablar por hablar, porque la contaminación no es algo fijo, se mueve y por tanto nos afecta a todos. Así que creo que desde el Congreso de los Diputados debemos estudiar ciertas recomendaciones y medidas y, por tanto, incluir dentro de esa ley de movilidad sostenible aspectos que nos influyen a todos; es decir, mejorar la movilidad sostenible, que, desde nuestro punto de vista, va a ser el futuro de esta Comisión.

Insisto, tenemos tres modificaciones fundamentales y tres motivos para empezar a pensar ya en esa nueva ley de seguridad vial y movilidad sostenible. Lanzo al Gobierno el testigo para que, de alguna forma, apostemos por la seguridad vial, por la innovación y por una movilidad sostenible.

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

Para la defensa de su enmienda tiene la palabra el señor Olòriz, por el Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, señor presidente.

Me parece muy oportuna la proposición que nos trae Ciudadanos. Vale la pena que entremos en este tema del papel legislativo de este Congreso, me parece muy oportuno.

Hemos hecho una enmienda para corregir un hecho que creo que vale la pena que se tenga presente, que son las competencias de las comunidades autónomas en este tema. Me parece perfectamente compatible una cosa con otra y si se acepta nosotros evidentemente votaríamos a favor.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Mar Blanco.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 14

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

Quería recordar a la portavoz de Ciudadanos que no es que hoy lance el testigo al Gobierno, sino que el propio ministro del Interior, cuando compareció en esta Comisión, ya recogía todos los puntos que hoy ha mencionado la portavoz de Ciudadanos. La seguridad vial es una tarea de todos —creo que en esto estamos todos de acuerdo— y nunca debe ser utilizada como un arma arrojadiza entre las distintas formaciones políticas. Al menos esta es la visión de mi grupo, el Grupo Parlamentario Popular, quienes creemos en la necesidad de abordar este tema como una política de Estado. Salvar vidas en las carreteras es obligación de todos y, por tanto, todos podemos y debemos contribuir a esta loable tarea. Las actuales cifras de siniestralidad en las vías públicas ponen de manifiesto la necesidad de analizar las políticas de seguridad vial para volver a la senda del descenso en cuanto a las cifras. Porque el repunte de fallecidos en carretera supone un verdadero drama para muchas familias, supone vidas truncadas, mucho más allá de ser una simple cifra. Sin duda, son unos datos que, por sí, constituyen un motivo fundamental para trabajar entre todos con intensidad, dejando de lado las críticas políticas, con el claro objetivo de reducir al máximo posible el número de accidentes y, con ello, el número de fallecidos o de heridos. Al menos, este es el firme compromiso del Gobierno del Partido Popular, tal y como ya adelantó el ministro del Interior, vuelvo a recordar, en su comparecencia tanto en esta Comisión como en la Comisión de Interior, donde ya entonces mostraba su intención de alcanzar un pacto de Estado por la seguridad vial con la participación e implicación de todos los grupos parlamentarios, pero también de todas las administraciones y de la propia sociedad civil. Y con un doble objetivo, reducir el número de accidentes de tráfico y garantizar una movilidad segura y sostenible.

Para dar cumplimiento a estos objetivos, por parte de la Dirección General de Tráfico se van a destinar 11,7 millones de euros para desarrollar medidas preventivas que ayuden y refuercen la seguridad de nuestros conductores. Se está trabajando también en la elaboración de un plan estatal de educación vial en el seno del Consejo Superior de Tráfico, con la participación de todos los entes sociales, de todas las entidades competentes en esta materia, así como en una profunda revisión de la estrategia de seguridad vial. En este contexto, una reforma sustancial de la Ley de Seguridad Vial aconseja modificar los reglamentos que la desarrollan. En ese sentido, estamos de acuerdo con lo que manifestaba la portavoz del Grupo Ciudadanos, en primer lugar en relación al reglamento general de circulación, pero también es necesario acometer las modificaciones de los reglamentos generales de vehículos y de conductores. La mencionada reforma de la Ley de Seguridad Vial no solo debe ir encaminada a aspectos de seguridad vial para reducir la siniestralidad, también es el momento de dar la adecuada cobertura a la nueva movilidad, que ya son una realidad: las bicicletas, los vehículos eléctricos, la conducción autónoma, las restricciones por motivos medioambientales, la movilidad de los colectivos más vulnerables, etcétera. En definitiva, se trata de una reforma que dé respuesta a los retos de movilidad y de seguridad que hoy día tiene nuestra sociedad. En este sentido, el Grupo Parlamentario Popular está prácticamente de acuerdo con la iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, una iniciativa que, como ya decía, recoge los objetivos a cumplir, marcados ya por el propio ministro en su comparecencia. Pero consideramos, tal y como he expuesto a lo largo de mi intervención, que la posible reforma de la ley no debe ser cosa de pocos sino que debe ser cosa de muchos. Por eso, hemos presentado una enmienda de modificación al punto número 1 de la iniciativa, enmienda que pretende enriquecer el texto y en la que expresamos que dicha reforma no debe ser tarea única y exclusivamente del Gobierno sino todo lo contrario. Esperamos mucho de la aportación de todos, tanto de los diferentes grupos como de los sectores y colectivos implicados, con el objetivo de sumar entre todos; es decir, un entendimiento con el mayor grado de consenso y satisfacción posible para todas las partes porque solo desde la unidad conseguiremos alcanzar ese gran objetivo de todos que es lograr la siniestralidad cero.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición, por el Grupo de Podemos, tiene la palabra don Jorge Luis Bail.

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

Voy a defender nuestra posición e intentaré hacerlo sin que me dé la risa y sin enconarme. Como ha dicho la ponente del Partido Popular, esta proposición ya venía de un acuerdo previo. Durante la reunión que mantuvimos, el señor Gregorio Serrano se comprometió en los tres puntos que pone la proposición y además, como ha explicado la ponente del Partido Popular, habló de que lo que tenían

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 15

que reformarse eran los reglamentos además de la ley. En la exposición de motivos vemos que hay una carencia cuando se habla del vehículo eléctrico o de vehículos de movilidad sostenible y habla de la ley, y no del reglamento que es donde se tiene que modificar. Por lo tanto, creemos que se trata de la apropiación de un acuerdo que todos los grupos de esta Cámara teníamos con la Dirección General de Tráfico.

Nosotros veníamos directamente a denunciar este hecho, pero dado que ha habido grupos que se han molestado en hacer enmiendas, si vemos que hay un consenso en apoyar esta proposición, lo vamos a hacer. Desde luego, creemos que las dos enmiendas son hábiles, tanto la del Partido Popular, que nos parece técnicamente muy solvente, como la de Esquerra Republicana, que hace referencia al marco normativo estatal.

Creemos que si hacemos las cosas con rigor llegaremos a un consenso mucho más rápido, y si las hacemos con lealtad a uno mucho más duradero.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Jorge Luis.

Para concluir el punto 4.º, por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Sahuquillo.

El señor **SAHUQUILLO GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

Brevemente, porque estamos de acuerdo con el planteamiento que nos hace el Grupo Ciudadanos a través de esta proposición no de ley. Algo hay que hacer desde la Dirección General de Tráfico ante el aumento de la siniestralidad vial en los últimos años, con un incremento importante en materia de accidentes de tráfico que se aprecia a través del estancamiento en la efectividad de las políticas viales, que se comprueba con un importante y significativo cambio de tendencia en los últimos cinco años.

El pasado mes, en una reunión en la Dirección General de Tráfico, el Grupo Parlamentario Socialista planteó ya la necesidad de una nueva ley de seguridad vial adaptada a los nuevos tiempos, que abarque temas como la movilidad sostenible, la economía colaborativa o la conducción con vehículos autónomos, incluido en ese pacto de Estado del que ya hemos debatido aquí y que hoy recordaba la portavoz del Grupo Parlamentario Popular. Es cierto que hay que modificar la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que amparará la modificación del reglamento general de circulación, y poner en marcha cuanto antes un plan de choque de seguridad vial. Por lo tanto, trabajaremos en una nueva ley de seguridad vial y movilidad sostenible para reducir la siniestralidad, legislar sobre vehículos autónomas, dotar de un marco legal la movilidad eléctrica u otras tecnologías como el gas, el hidrógeno, etcétera, que sean más respetuosas con el medio ambiente, o reducir la contaminación en las ciudades en coordinación con el resto de las instituciones públicas.

Termino. Ayer cumpliría años el malogrado exministro José Antonio Alonso, el mismo que desde el Ministerio del Interior aprobó el entonces controvertido, pero que luego se demostró exitoso, carné por puntos. Seamos imaginativos y tan comprometidos como lo fue Toño Alonso para que dentro de unos años se pueda decir que hubo otra época —a partir de ahora— gracias a la cual, y debido a ese mismo espíritu de diálogo y consenso que ejerció Toño Alonso, con las medidas tomadas se erradicó la siniestralidad vial y se logró definitivamente esa tan ansiada movilidad sostenible que nos haga ver a todos que esto es una pesadilla y que haya un antes y un después con las medidas que seamos capaces de tomar en esa nueva ley de seguridad vial y movilidad sostenible de la que hablaba el Grupo Ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sahuquillo. Yo también me uno en el recuerdo del señor Alonso, al que conocí cuando fue portavoz primero y después miembro del Ejecutivo, del Gobierno de España, en distintas responsabilidades.

Señora Rivera, a los efectos de las enmiendas en juego.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Simplemente quería comentar una cosa, y es que la PNL está registrada mucho antes de la reunión. Lo digo para todo el mundo. Independientemente de eso, me parece excelente que haya un consenso entre todos, me parece magnífico; pero la PNL está registrada mucho antes.

Respecto a las enmiendas, son enmiendas lógicas y aceptamos tanto la del Partido Popular como la que me propone el señor Olòriz.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 16

— **RELATIVA AL FOMENTO DE LA FORMACIÓN VIAL EN LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD LABORAL EN LAS EMPRESAS, ASÍ COMO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA ENTRE SUS TRABAJADORES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001356).**

El señor **PRESIDENTE**: Punto 5.º del orden del día, proposición no de ley relativa al fomento de la formación vial en los programas de seguridad laboral en las empresas, así como de la movilidad sostenible y segura entre sus trabajadores, del Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa tiene la palabra el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Muchas gracias, señor presidente.

La bajada del paro y el incremento del ritmo de afiliación a la Seguridad Social en el pasado mes de febrero confirman que España sigue creando empleo de manera intensa. Con el mes de febrero se encadenaron treinta y siete meses consecutivos de incremento de la contratación indefinida. En España, gracias a las políticas económicas del Gobierno, cada día más personas se incorporan al mercado laboral como resultado de la recuperación de nuestra economía y con ello aumenta el número de desplazamientos diarios entre los hogares de los ciudadanos y sus puestos de trabajo. Este aumento positivo de la movilidad conlleva el incremento del riesgo de la accidentabilidad de índole laboral, tanto durante la jornada de trabajo, los llamados accidentes *in mision*, como los accidentes *in itinere*, que son los producidos entre el centro de trabajo y el domicilio del trabajador.

Según las cifras de accidentes, en el periodo de enero a noviembre de 2016, en comparación con el periodo 2015, los accidentes de tráfico laborales en jornada de trabajo aumentaron un 8,5% y los accidentes de tráfico *in itinere* lo hicieron un 11,4%. El Gobierno, preocupado por estas cifras, a través del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y la DGT ha venido impulsando asiduamente acciones tendentes a reducir la cifra de los accidentes laborales de tráfico en su conjunto, tanto *in mision* como *in itinere*. Al respecto, cabe señalar que para consolidar esa colaboración entre el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y la Dirección General de Tráfico en breve se firmará un nuevo convenio de colaboración entre ambos organismos para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.

Señorías, España se ha convertido en un referente en seguridad vial en los últimos años; ha desarrollado políticas y estrategias que han supuesto un avance considerable en la prevención de los accidentes viales laborales. Y lo hemos logrado gracias a la colaboración entre el Gobierno de España, las comunidades autónomas y los agentes sociales, tanto en la promoción de la seguridad vial laboral como en la lucha contra los accidentes de tráfico laborales. Nuestra PNL —la que ahora debatimos— es plenamente compatible por tanto con los objetivos marcados tanto por la estrategia de seguridad vial del decenio 2011-2020, al coincidir con sus ámbitos de actuación, como con la estrategia española de seguridad y salud en el trabajo del lustro 2015-2020. **(El señor vicepresidente, Juncal Rodríguez, ocupa la Presidencia)**. La estrategia para el decenio de la seguridad vial establece una serie de objetivos relativos a la mejora de la siniestralidad vial laboral, que se vienen desarrollando desde el inicio de su ejecución. Entre ellos, incorporar la seguridad vial en el Plan nacional de formación en prevención de riesgos laborales del Ministerio de Empleo, elaborar el contenido de las guías de accidentes de tráfico para los trabajadores y realizar campañas de información y concienciación a los trabajadores y empresarios sobre los riesgos de los desplazamientos *in itinere*. Al respecto, podríamos citar alguna de las medidas concretas llevadas a cabo por el Gobierno, como la creación de una página web sobre seguridad vial laboral, la elaboración y difusión del Plan tipo de seguridad vial en la empresa, la realización desde el año 2010 de una jornada anual para el intercambio de buenas prácticas entre empresas, la realización de campañas de comunicación específicas sobre los accidentes *in itinere* o la creación de un grupo de trabajo, en este caso el GT68, específico de seguridad vial laboral en el seno del Consejo Superior de Tráfico.

Por su parte, la estrategia española de seguridad y salud en el trabajo, del lustro 2015-2020, recoge en su objetivo tercero la necesidad de promover la seguridad vial laboral. En el Plan de Acción 2015-2016 se encomienda a la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo el diseño de un plan de acción para minimizar el impacto del accidente de trabajo de tráfico sobre la siniestralidad laboral.

Señorías, en el caso de los accidentes de tráfico laborales se requiere el compromiso de todos, de las instituciones y del Gobierno, pero con la participación e implicación en las políticas preventivas de todas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 17

las administraciones públicas y de los empleados, y también de los empleadores, pues las empresas han de asumir su papel fundamental en la prevención de accidentes.

El Grupo Popular considera necesario, y no porque seamos el partido que mejor representa los intereses de los trabajadores, o porque la mitad de nuestros votantes se consideran obreros según el CIS, el continuar fomentando la formación vial en las empresas como parte indispensable de sus programas de seguridad vial y laboral. Por eso les pedimos que todos se sumen a nuestra iniciativa y junto instemos al Gobierno a continuar fomentando la formación vial en las empresas como parte indispensable de sus programas de seguridad laboral, con especial atención a los accidentes de tráfico de índole laboral, y, de la misma manera, que las propias empresas incluyan la movilidad sostenible y segura de sus trabajadores en sus políticas de salud laboral y en sus planes de movilidad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Juncal Rodríguez): Para presentar su enmienda tiene la palabra la señora Tundidor por el Grupo Socialista.

La señora **TUNDIDOR MORENO**: Gracias, señor presidente, buenas tardes.

Diariamente millones de trabajadores acuden a su puesto de trabajo en vehículos privados, trayectos que, además, se suman a los que cada profesional realiza dentro de su actividad laboral. Es importante destacar que el 13% de los accidentes laborales con baja son de tráfico. Además, los siniestros en este ámbito suponen la primera causa de muerte en el ámbito laboral, donde uno de cada tres trabajadores fallecidos por accidente de media se produce en un contexto de tráfico.

En el encabezamiento de su exposición de motivos hacen referencia a que el aumento de la siniestralidad viene motivado porque cada día más personas se incorporan al mercado laboral como resultado de la recuperación de nuestra economía y con ello aumenta el número de los desplazamientos diarios entre los hogares de los ciudadanos y sus puestos de trabajo, muchos de ellos en vehículos privados. Pues, efectivamente, señorías, ustedes dan con el principal motivo. En el pasado mes de febrero UGT y Comisiones Obreras reclamaron que se adoptaran medidas específicas contra los denominados accidentes *in itinere*, y manifestaron que el aumento de dichos accidentes tiene que ver, fundamentalmente, con el modelo de movilidad al trabajo que tenemos. Un modelo exageradamente dependiente del uso de vehículos a motor privados, que tiene como consecuencia una alta tasa de accidentalidad vial que supone el fallecimiento de cientos de personas en España, pero también pérdida de productividad empresarial e incremento de emisiones contaminantes.

La proposición no de ley que nos presenta el Grupo Popular, permítanme que les diga, que vuelve a ser una iniciativa de postureo, como dice mi niña. Creemos fundamental promover la formación en seguridad vial como elemento de prevención, clave de la responsabilidad social corporativa de las empresas, para concienciar a los usuarios sobre la necesidad de adoptar actitudes seguras al volante, pero el Grupo Parlamentario Socialista lo consideramos insuficiente; sin un cambio en la forma de desplazamiento de los trabajadores difícilmente vamos a conseguir disminuir las tasas de siniestralidad. El Gobierno tiene que contemplar beneficios fiscales para las empresas y trabajadores por asistir al trabajo en medios sostenibles, medidas para favorecer el transporte público, la bicicleta, bancos de suelo público para aparcamientos y que las empresas incluyan la movilidad sostenible y segura de sus trabajadores en sus políticas de salud laboral y en sus planes de movilidad. Además, es necesario incentivar, como ya lo propuso el PSOE, a las empresas que prioricen los elementos de seguridad a la hora de renovación de la flota de los vehículos, un tanto olvidados por los motivos que todos conocemos. Potenciar la figura del experto en seguridad vial en las empresas, y así contrarrestar ese 50% de empresas que piensan que tienen un riesgo moderado o poco probable de tener accidentes de tráfico en su devenir habitual. Cursos de conducción segura para los profesionales. En este momento hay una gran contradicción entre lo que le preocupa a la Dirección General de Tráfico, y que, desgraciadamente, no les preocupa suficientemente a las empresas.

Este tema preocupa y se ha tratado en varias ocasiones en las sesiones celebradas a este respecto sin mucho éxito. En 2009, la Comisión Nacional de Seguridad y Salud puso en marcha un Plan nacional en materia de prevención de riesgos, que iba desde el ámbito escolar a la universidad. Se redactaron guías de buenas prácticas, se aprobaron bonus para empresas de menos siniestralidad y se aprobó una estrategia de seguridad vial que no se ha evaluado y, si se hiciera, podríamos ver cómo la evolución de estas medidas sí se ha adaptado.

Señorías, seamos serios, sin un cambio en la forma de desplazamiento de los trabajadores difícilmente vamos a conseguir disminuir las tasas de siniestralidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 18

La enmienda el Grupo Socialista va dirigida a que el Gobierno contemple beneficios fiscales para las empresas y trabajadores por asistir al trabajo en medios sostenibles, medidas para favorecer el transporte público, la bicicleta o bancos de suelo público para aparcamientos, y, de esta forma, que las propias empresas incluyan la movilidad sostenible segura de sus trabajadores en sus políticas de salud laboral y en sus planes de movilidad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Juncal Rodríguez): Para fijación de posiciones, por Esquerra Republicana tiene la palabra Joan Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Cuando estudias si has de enmendar o no una PNL, lo primero que te planteas es si estás de acuerdo con ella en buena parte, porque si no presentarías una PNL tuya, ya que cualquier otra cosa no sería correcta. Por eso no hemos planteado enmienda a esta PNL, a pesar de que el tema es muy importante, y sería uno de los que más tendríamos que trabajar en esta Comisión. Pero la PNL del Grupo Popular viene a decir que el Gobierno continúe haciendo lo que está haciendo. Entiendo lógico que el Grupo Popular nos proponga esto, porque está de acuerdo con lo que hace el Gobierno, pero difícilmente los que no estamos de acuerdo con el Gobierno la podemos votar si no tiene nuevos elementos de los que no hace el Gobierno con lo que podríamos estar de acuerdo.

Es la lógica que tiene este portavoz para ver qué posicionamiento ha de tener. De todas formas, de la misma manera que decía que el sí, un solo voto, no es determinante en general, también tendré en cuenta el no. Me parece que los noes o los síes se han de saber gestionar. El sí, cuando te convence más la exposición del proponente que la misma PNL, y pienso que vale la pena escuchar para dejarnos convencer. También en los casos en que tu enmienda es aprobada porque completa aquel acuerdo previo. El no también lo voy a gestionar mucho, y por eso le diré al proponente, el Grupo Popular, que me abstendré. Es decir, no considero que lo que esté haciendo el Gobierno esté intrínsecamente mal, pienso que no es suficiente, que se tendrían que hacer otras cosas. Pero esto será en otras PNL de otros grupos, o del suyo en el futuro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Juncal Rodríguez): Por el Grupo de Ciudadanos tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Es cierto que coger el coche para acudir cada día al trabajo es una actividad necesaria y ordinaria que supone un elevado nivel de lesiones y muertes y no debería de ser así. Con los datos que planteaba el avance de enero-diciembre de 2016 de la estadística de accidentes de trabajo del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, durante el año pasado se produjeron 75.671 accidentes *in itinere*, lo que supuso una subida del 6,2%. De estos, se registraron 967 accidentes graves, 37 más que en el mismo periodo del año anterior. Se registraron 118 accidentes mortales, lo que representa un 90% del total. Yo creo que, con estas cifras, está claro que es importante trabajar en los accidentes que se producen *in itinere*. Sin embargo, conseguir una mejora de la seguridad vial es trabajo de todos, las acciones no deberían ir simplemente dirigidas a los ciudadanos que necesitan el vehículo para trasladarse cada día a su lugar de trabajo, sino también al entorno directo de ese ciudadano, como es su familia, amigos o compañeros de trabajo, para que sean conscientes que cualquiera de sus actos puede suponer un riesgo añadido para la persona que va conduciendo. Es necesario concienciar a los ciudadanos de que en los trayectos de ida y vuelta al centro de trabajo que se realizan a diario hay un riesgo de accidente de tráfico que se puede conocer y se puede prevenir. Así como sensibilizar al entorno de los conductores, a los jefes, empleados y familia para evitar que sus acciones y comportamientos sean un factor de riesgo añadido. Con esto, estamos hablando de llamadas de teléfono, mensajes, las prisas, las distracciones; en definitiva, y como sabemos, estas son las que causan el mayor número de accidentes de tráfico.

Por último, se deben difundir otras opciones de movilidad alternativa al propio vehículo, como contaba también la portavoz del PSOE, como pueden ser el uso del transporte público, la bicicleta o, simplemente, trayectos a pie, que son también muy saludables.

Sin duda es necesario incidir en políticas viales efectivas a corto plazo. Ya comentábamos antes que no están funcionando desde el año 2013, así que creo que es el momento de ponerse las pilas y pasar a la acción. Pero, también, y en eso comparto la visión que tiene Olòriz sobre este tema, no se está haciendo suficiente. No se puede seguir haciendo lo mismo si queremos resultados diferentes. No solo en este tema, sino en todos los de seguridad vial, realmente tenemos que empezar a hacer acciones concretas e ir más allá de lo que se ha hecho hasta ahora. Incluso recuperar acciones del pasado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 19

En definitiva, creemos que es importante trabajar en esas políticas viales efectivas, que no lo están siendo; ser solidarios en la conducción, que hoy en día no lo somos; respetar las normas y ser conscientes de lo que recordamos cada día en esta Comisión, que las víctimas no son números, que una vez que se van quedan para siempre, para los que se van y para los que se quedan. Creemos que potenciar la formación en las empresas está bien, pero hay que potenciar desde la escuela, desde el primer momento. Y el punto de vista de Ciudadanos es que la seguridad vial debe ser una asignatura, que hoy en día está pendiente para el Gobierno y para los españoles, creemos que debe estar incorporada dentro de la nueva ley de educación básica y que desde el colegio podamos empezar a tener esa concienciación para que luego, cuando cojamos el coche y vayamos a trabajar, la concienciación sea mucho mayor y se reduzcan los accidentes.

Esta es nuestra visión, vamos a votar favorablemente, pero creemos que hay mucho más por hacer.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Juncal Rodríguez): Por el Grupo Podemos, don Jorge Luis.

El señor **LUIS BAIL**: Básicamente estamos de acuerdo con lo que don Óscar nos ha comentado y en cómo lo ha expuesto. Estamos, por supuesto, de acuerdo en la formación vial de las empresas y estamos de acuerdo en que la movilidad debe ser sostenible. Nos pasa lo mismo que a la señora Rivera o que al señor Olòriz, no estamos de acuerdo con la parte de «continuar con», porque venimos de perspectivas diferentes. La explicación que nos ha dado hace un momento el señor presidente acerca de las iniciativas, que pueden ser de desgaste o de refuerzo del Gobierno, entra en un juego en el que no entramos directamente. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Estas proposiciones que hace el grupo que sustenta al Gobierno nos parecen adecuadas, pero creemos que no se están haciendo. Trata de avanzar un poco en el modelo de movilidad y en el de formación que tiene, por ejemplo, Dinamarca, en el que las empresas instan, refuerzan y hacen posible que los trabajadores y trabajadoras puedan ir en su bicicleta al trabajo; país también en el que en el parlamentarismo se adecua que el partido que sustenta al Gobierno tiene menor cupo para hacer este tipo de iniciativas.

Entrando en el fondo de la cuestión, creemos que no solo hacen falta esos programas para utilizar otro tipo de movilidad hacia el trabajo y en formación vial, sino que —repito lo que decíamos esta mañana en el Pleno— hace falta una cultura de paz vial frente a la violencia vial. Creemos que esta iniciativa lo remarca, lo señala y estamos fundamentalmente a favor de ella. No estamos a favor, como ya he dicho de la expresión «a continuar», pero estamos todavía en el dilema y esperamos resolverlo pronto.

El señor **PRESIDENTE**: Para manifestar criterios respecto a la enmienda del Grupo Socialista tiene la palabra el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: No la aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Se votará en sus términos.

— **SOBRE MEJORAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD INTEGRAL EN LA CARRETERA N-340. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/001481).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 6.º del orden del día, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, la proposición no de ley sobre mejoras para garantizar la seguridad integral en la carretera N-340.

Para su defensa tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí, muchas gracias, señor presidente.

De hecho, cuando acabó la comparecencia del ministro, me comentó a la salida el tema de la N-340, porque fue uno de los que le propuse, y él, con cierto sentido, me dijo que era tan concreto que no se lo había preparado. Tenía una cierta lógica, pero ahora es el momento de recordarlo a través de esta PNL.

Sabemos que esta carretera está asumiendo un tráfico viario muy importante. Se habla del corredor mediterráneo ferroviario, importantísimo, pero también hay un corredor mediterráneo viario que tiene una importancia enorme. Más de 25.000 vehículos pasan por esta vía, y sobre todo en el Baix Ebre y El Montsià representan una situación complicada. Una cuarta parte son vehículos pesados. La única vía alternativa es la AP-7, que es de pago, y la esperada autovía no se está realizando con la rapidez

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 20

oportuna. Por eso es clave que se encuentren soluciones inmediatas. En este tramo de las comarcas del Baix Ebre y de El Montsià, de la carretera 340, han sucedido muchos siniestros, y no es porque esto nos lleve a encontrar soluciones a partir de esta Comisión. Piensen que también hemos trabajado paralelamente con la Comisión de Fomento. Lo hemos dicho muchas veces, a veces la Comisión de Fomento y esta tienen trabajos paralelos que han de conducir a que el Gobierno dé soluciones completas a problemas complejos. En esto estamos. Además del territorio, alcaldes de diferentes opciones tienen clara una solución común para reducir esta siniestralidad, y, con toda la humildad, pensamos que estas tres propuestas que hacemos en la parte dispositiva van en este sentido.

Para dar respuesta a la atención que han tenido otras fuerzas políticas a la hora de proponer enmiendas, y como no quiero decir solo sí o no, me referiré rápidamente a ellas.

El PDCat, que tiene un buen conocimiento del tema, creo que ha mejorado y ampliado nuestra proposición, y, por tanto, la aceptamos. El Grupo Socialista nos quita un punto, ya se comentará, pero pensamos que este segundo punto es clave y no podemos aceptarlo si queremos lograr un buen funcionamiento de esta propuesta. Ciudadanos nos habla de proyectos, de hacer estudios. El territorio lo tiene muy estudiado, la verdad, y en este sentido planteamos unas propuestas muy sentidas en el territorio y pensamos que lo que hay que hacer ahora es implementarlas.

Esperamos la comprensión de todos los grupos a este posicionamiento y que se pueda aprobar esta PNL.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Candón.

El señor **CANDÓN ADÁN**: Quiero empezar diciendo que el Ministerio de Fomento está trabajando de forma coordinada con la Generalitat para poner en marcha y planificar medidas que garanticen que la circulación en el citado corredor se realice en todo momento en condiciones de máxima seguridad y fluidez. Se está avanzando en el desarrollo de los tramos que restan para la duplicación de la N-340 y su conversión en autovía. Además, se están llevando a cabo actuaciones a corto plazo de mejora de la seguridad vial en esta vía, en la N-340, con un importe total de 23 millones de euros. En 2015 se inició la redacción del proyecto del tramo Atafulla-La Móra-La Pobla del Montornès, estando prevista la licitación de las obras en 2017. También hay que resaltar que se han realizado medidas que han consistido en el refuerzo de la señalización horizontal de prohibición de adelantamiento, medidas complementarias de refuerzo de las líneas de borde de calzada y mejora de sistemas de contención, la ejecución de dos glorietas, así como las actuaciones de refuerzo de la señalización de prohibición de adelantamiento y de determinadas maniobras de giro a la izquierda. Desde que se han llevado a cabo estas primeras actuaciones, en noviembre y diciembre de 2015, y hasta el 31 de diciembre de 2016, se ha observado una reducción de más del 75% de la mortalidad en el tramo de la zona sur de Tarragona, en la N-340, que es donde se han realizado las actuaciones hasta fecha de hoy.

La prioridad en 2017 es seguir desarrollando actuaciones previstas y pendientes de ejecutar para la mejora de la seguridad vial y de las condiciones de la circulación de esta infraestructura en Tarragona. El Ministerio de Fomento, en coordinación con la Generalitat, está analizando medidas para la bonificación del peaje de la autopista AP-7 a su paso por la provincia de Tarragona.

Es evidente el trabajo que se está realizando por el ministerio en la mejora de esta vía para mayor seguridad y reducción de la siniestralidad. Hemos presentado al proponente un texto alternativo en una enmienda, que conoce perfectamente y que está registrada. Creo que se ha hecho bastante trabajo, aunque hay que seguir trabajando en esta vía para mejorar la seguridad y la fluidez con las medidas que he expuesto en mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda que tiene presentada el Grupo Socialista tiene la palabra don Joan Ruiz i Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Aunque el enunciado hable de la N-340, la exposición de motivos lo hace casi exclusivamente de la provincia de Tarragona, y, en especial de su paso por las Terres de l'Ebre. La N-340 es una carretera que circula a lo largo de la costa mediterránea paralelamente a una autopista de peaje, la AP-7 y que tiene, en muchos de sus tramos, un considerable tránsito de vehículos de pasajeros y de vehículos pesados, lo que ha llevado desde hace años a Fomento a ir construyendo una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 21

autovía gratuita, la A-7, desdoblado los tramos de la N-340 o con nuevos trazados, con un doble objetivo: solucionar los colapsos que se producen y aumentar la seguridad de sus usuarios.

La llegada del Partido Popular al poder supuso no iniciar la construcción de nuevos tramos de la mencionada A-7, cuando de los 155 kilómetros que atraviesan la provincia de Tarragona, solo 45 son de autovía gratuita, lo que obliga a un gran número de vehículos a continuar utilizando la antigua N-340. Según datos del RACC, Real Automóvil Club de Cataluña, de hace un año, son más de 25.000 los vehículos diarios que los días álgidos de verano transitan por ella. El 30% de ellos, camiones. Estas cifras dan lugar a colas continuas que la colapsan, afectando negativamente a la seguridad de los usuarios, provocando accidentes casi cotidianos, como reflejan continuamente los medios de comunicación local con titulares como «La N-340, la carretera más mortífera de Cataluña, a la espera de soluciones», «Clamor por el desdoblamiento de la N-340 tras otros tres muertos», «La N-340 vuelve a cobrarse dos vidas en un año fatídico», «La N-340 concentra el 13% de las muertes en carretera catalanas». Para que se hagan un poco más de idea, anoche puse estas tres palabras en un buscador de internet: accidente, 340 y Tarragona y me encontré 99.200 referencias. Una situación de este tipo ha dado lugar a la aparición de coordinadoras como la del Pacto de Berà, que agrupa a los ayuntamientos del Baix Penedès, o como la que pide la gratuidad de la autopista de la Generalitat que va por la costa hacia Barcelona, o la que agrupa entidades de las Terres de l'Ebre, que hace tiempo se movilizan llevando su preocupación ante las autoridades de ambas administraciones con campañas de sensibilización, manifestaciones, cortes de carretera, pidiendo una solución lo más rápida posible.

Mientras tanto, desde el Ministerio de Fomento y desde la Generalitat, cada cierto tiempo, lo único que parecen hacer es anunciar conversaciones, y tras algún encuentro, posibles fechas para la liberación de la carretera de vehículos pesados gracias a un sistema de bonificaciones como el que ya funciona en Girona. Digo parecen, porque las conversaciones no son muy transparentes. De hecho, en algunas ocasiones, alcaldes y transportistas se enteran de ellas y de lo que parecen haber hablado por los medios de comunicación. Como también nos enteramos el 21 de abril del pasado año, leyendo una carta de la ministra de Fomento y hoy presidenta del Congreso, Ana Pastor, publicada en diferentes medios de comunicación, de que el proyecto constructivo de los dos tramos que atraviesan las Terres de l'Ebre — Hospitalet de l'Infant-El Perelló y El Perelló-La Jana— se licitarían en 2016. Textual. Estamos acabando marzo de 2017 y no he sido capaz de encontrar referencias de que se hayan licitado. Lo que sí han hecho ha sido construir rotondas, en algún caso en contra de la opinión de alguno de los ayuntamientos afectados. Si las cuentas no me fallan han de ser once en las Terres de l'Ebre, alguna de las cuales ya está construida e inaugurada. Y se ha dibujado una doble línea continua en ambos sentidos de la marcha entre El Perelló y Hospitalet de l'Infant, sin que ninguna de ambas iniciativas —rotondas y línea continua— hayan servido para disminuir las colas y los colapsos, incluso han aumentado, naturalmente. Todavía no se puede decir, pero esperemos que, por lo menos, haya servido para aumentar la seguridad.

En nuestras etapas de gobierno, los socialistas impulsamos la A-7, actualmente participamos en las movilizaciones, nuestros alcaldes forman parte de las coordinadoras y nuestros cargos públicos participan, mejor dicho, participamos, en las movilizaciones para solicitar soluciones definitivas y, mientras tanto, medidas lo más rápidas posibles. Además, tenemos registrada una de las primeras iniciativas de este mandato, en junio de 2016, que coincide prácticamente con el mismo contenido que el punto tercero, pero en la Comisión de Fomento, donde siempre se han tratado estos temas.

Finalmente, hemos presentado una enmienda con el objetivo de mejorar el redactado y facilitar una transición que haga posible llegar a un acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ruiz i Carbonell.

Para defensa de la enmienda del grupo Ciudadanos tiene la palabra la señora Julià.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Solo espero convencer al señor Olòriz, como ha comentado en la PNL anterior, de que nuestra enmienda está bastante trabajada y, sobre todo, nos afecta. Le comento que yo vengo de Castellón y que parte de lo que está reclamando en su PNL es en la provincia de Castellón, como es la comarca de Vinaroz y el Maestrazgo, y conozco bastante bien la zona donde vivo.

La carretera N-340, desde la provincia de Castellón y con todos nuestros concejales y diputados de Ciudadanos implicados, es una de las más largas carreteras que existe a lo largo de España, pero tiene el más alto índice de siniestralidad en la provincia de Castellón, ya que según el último informe de la DGT está entre las cuatro provincias con más alta siniestralidad y más fallecidos en vías interurbanas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 22

Nos tomamos en serio, y mucho, esta PNL. Tanto que le comentaría por qué hemos la enmendado. Lo hemos hecho porque no solo hay problemas en la N-340 en Cataluña, sino a lo largo de toda la costa mediterránea. ¿Tenemos que poner soluciones? Sí, pero en toda la N-340 y no acotarla solo en la parte de Cataluña, como nos está comentando nuestro compañero o en la parte norte de la provincia de Castellón. Le voy a dar más datos. También chequeo Internet en estos días y lo que hemos visto es que en los últimos años, y lo hemos sufrido, son los heridos y los accidentes de la N-340 y sobre todo en la provincia de Castellón. Tenemos dos problemas, uno en Vinaroz, Benicarló y algunos de los pueblos del Maestrazgo, y otro en la zona de la N-340 que está en Alquerías y en Villareal, donde a principios de este mes hubo un accidente bastante desagradable para los habitantes de la zona —ya que diez personas resultaron heridas, entre los que iba un bebé y más de dos niños de edad no superior a ocho años—. Conocemos muy bien los problemas que hay en la N-340, tanto que personalmente he registrado tres preguntas al Gobierno desde que estoy aquí —no llevo mucho tiempo en el Congreso—, y la contestación del Gobierno ha sido la de duplicar la N-340. Estamos en proyecto y estamos viendo qué obras pueden ser interesantes. Esa ha sido la contestación del Gobierno; cuando, por ejemplo, se preparó la reforma de la zona de Oropesa en 2004, se paralizó en 2009, y aunque estuvieran incluidas esas reformas en 2005, aún estamos esperando. Hay varios proyectos que deberían haber estado listos y terminados en el 2010, sobre todo el paso por Villareal, que es de nuestra provincia.

Sobre el tercer punto que nos está comentando...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Julià, tiene que ir terminando.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: ... sobre la bonificación del cien por cien, por supuesto que no queremos que la concesión a partir de 2019 se prorrogue, porque sería un beneficio y la AP-7 solucionaría mucho los problemas y todo el tráfico que tenemos en la N-340. Otra cosa es que se haga gratuita la parte que el señor Olòriz quiere sin saber el coste —si tanto lo ha trabajado, yo aquí no veo el coste— que nos puede suponer el bonificar el cien por cien a todos los vehículos, tanto ligeros como pesados, y ese coste lo paguemos entre todos los ciudadanos. Por lo tanto, o se pone toda gratuita y tenemos el beneficio para todos los españoles, o realmente habría que poner ese coste encima de la mesa, habría que estudiarlo, y ver a lo que se refiere nuestra enmienda.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Gracias, presidente.

En primer lugar, agradecer y felicitar la iniciativa del diputado de Esquerra Republicana que ha presentado esta PNL en esta Comisión de Seguridad Vial. Efectivamente, podría estar en Fomento, pero en estos momentos es más un tema de seguridad vial, y no hace falta buscarlo en Internet, pues los que estamos allí lo conocemos perfectamente.

Nosotros hemos presentado una enmienda con ánimo de complementar y de ampliar en el sentido de hacer una propuesta, no solo en el sur de la provincia de Tarragona y el norte de Castellón, tal y como plantea la PNL, sino también en el norte de la provincia de Tarragona, concretamente entre los peajes de Altafulla y Vilafranca. Porque de lo que se trata es de bonificar el tráfico interno entre estas dos zonas, donde la inactividad, la incapacidad y la falta de voluntad política de Gobiernos de un color y otro han hecho que la A-7 no esté construida. Aquí he oído al portavoz del Grupo Popular que se está avanzando en la A-7, y yo quiero que me expliquen en qué se ha avanzado. He oído al portavoz del Grupo Socialista que sus Gobiernos trabajaron mucho en la A-7, quiero que me explique qué hizo el señor Zapatero en los últimos cuatro años en la A-7 en Terres de l'Ebre. Absolutamente nada, y se lo dice un alcalde que estaba allí presente, no se respetaron los pactos y acuerdos a que llegaron los alcaldes y el Gobierno de la Generalitat en cuanto al trayecto. Nada es nada, y eso se puede demostrar.

En todo caso, hay un acuerdo ahora en la provincia, donde los alcaldes del norte y del sur estamos trabajando conjuntamente, con transparencia y con claridad, de cara a hacer una propuesta que hemos transmitido la Generalitat de Cataluña en unos términos muy similares a cómo acaba configurada esta propuesta: bonificación al cien por cien del tráfico interno en aquellos tramos donde la A-7 no está construida, y esto no es una novedad ni una solución que nos saquemos de la chistera, sino que es una solución que ya se ha implementado en otros tramos y no pedimos nada nuevo. Y, en segundo lugar, ya

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 23

que el tráfico de vehículos pesados por esta carretera es muy elevado, hay que buscar una solución similar a la que se buscó en la N-II, en Girona, haciendo obligatorio el tráfico a través de la autopista con unas bonificaciones, no del cien por cien porque no es para el tráfico interno, pero que han sido un éxito en la N-II. Hablo de memoria, pero en esta carretera, a su paso por Girona, con la implementación de esta solución para el tráfico pesado se pasó de una siniestralidad de personas fallecidas en un año de 16 a 2. Solo esto justificaría una solución en este sitio.

Por tanto, esta es una solución que deberán acordar los dos Gobiernos y sería bueno que se impulsara también desde esta Cámara. Les aseguro que lo agradecerían no solo los habitantes de las zonas aludidas, sino cualquier persona que transitara por estas carreteras.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición, tiene la palabra la señora Farré, del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

La señora **FARRÉ FIDALGO**: Nosotros vamos a votar a favor. Sin embargo, brevemente, quiero decir que es una carretera peligrosa, y que se sufre a diario que hay muchos tramos en los que podríamos decir cuáles tienen más problemas y cuáles menos, pero creo que en general está bastante abandonada. Hay inversiones que están paralizadas hace años, por ejemplo, en Vallirana. Me sorprende que en el tema de los peajes juguemos a llevarnos para un lado más o para otro menos con las enmiendas, en lugar de añadir todos aquellos tramos que consideremos que son necesarios.

Votaremos a favor, y si las enmiendas añaden más cosas, también, pero rebajarlas, no lo veo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Olóriz, tiene la palabra para manifestar qué quiere respecto a las enmiendas presentadas.

El señor **OLÓRIZ SERRA**: Con todo el respeto por los otros proponentes, solo aceptaremos la del PDCat.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Es enmienda de adición o de modificación?

El señor **OLÓRIZ SERRA**: De adición.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Gracias.

— RELATIVA A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL DEL TRAZADO DE LA N-230 QUE TRASCURRE ENTRE HUESCA Y LLEIDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/001607).

El señor **PRESIDENTE**: Ahora, tal y como comentamos al inicio de la sesión va a producirse el debate de la proposición no de ley que figuraba con el número 9.º en el orden del día. Es la proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre la mejora de la seguridad vial del trazado de la N-230 que transcurre entre Huesca y Lleida.

Para su defensa tiene la palabra don Jorge Luis, que por ser pariente mío le vamos a dar un margen. **(Risas)**.

El señor **LUIS BAIL**: Gracias, señor presidente.

Traemos aquí un asunto que creo que genera gran indignación, también por lo que comentábamos acerca de que no se trata solo de que haya menos víctimas, sino de respetar sus derechos. Hablamos de la N-230, en la que sus 188 kilómetros transcurren entre la provincia de Huesca y la de Lleida. Lo traemos también de una forma confederada y, desde luego, creemos que va a suscitar la simpatía y el apoyo de todos los grupos representados. Esta carretera sigue uno de los ríos históricos que separa las zonas catalanas y aragonesas pero, a su vez, tiene víctimas de ambos lados. El tramo que tiene mayor peligrosidad es el tramo norte, una carretera de montaña en la que el problema no está en la carretera en sí, que ya de por sí todas las carreteras de montaña se deben coger con cierta prudencia, sino en lo que comentábamos del respeto de los derechos. En la Constitución se garantiza que las zonas de montaña deben tener un interés especial dadas sus características, y lo que vemos es que cuando se producen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 24

accidentes en uno de los tramos, porque la cobertura va variando según se va pasando de un lado al otro del río, ocurre que la centralita que coge la llamada está en una comunidad desde la que tardan una hora en llegar los primeros auxilios. Y esto ocasiona que, en el último accidente, de una vecina de Monzón, tuvieran que esperar —lo que se llama la hora de oro aquí es una hora perdida—, y, al final, que estemos hablando de tragedias.

Esta posición es bastante fácil de entender. Hay otra proposición no de ley en la recámara que habla de las isócronas, y este es un caso particular, pero igualmente apoyaremos el de la proposición cuando se trate.

Como decía el señor Olòriz, no quiero circunscribirme a un sí o a un no en las enmiendas y vamos a aceptar en sus términos la proposición de enmienda que hace el Grupo Socialista. De la proposición que hace el Grupo Popular, la verdad es que venía beligerante para contestar a esta proposición, pero hablando se entiende la gente. La proposición hacía una modificación que entendíamos que no tenía nada que ver con lo que estaba diciendo la proposición no de ley, pero hemos llegado a un acuerdo por el que vamos a redactar una transaccional que presentaremos al Grupo Socialista y en la que incluiremos su enmienda. Creemos que podemos llegar a consenso.

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

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra doña María Jesús Moro.

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

Como en parte ha dicho el proponente, acabamos de hablar sobre la iniciativa y sobre la enmienda. Es verdad que se ha producido un error por nuestra parte a la hora de realizar la enmienda, que aparece como de modificación del párrafo segundo, cuando realmente era de modificación. Pero por una razón, porque la redacción del párrafo primero de la propuesta que se nos hace por el grupo proponente se alude a competencias que no son del Gobierno. Lo que hemos hecho en la transacción es ir al fondo, a qué es lo que se pretende con la iniciativa, y en eso estamos de acuerdo.

Se han ido realizando por el Ministerio de Fomento, y dentro de sus planes, una serie de actuaciones dentro de los tramos más problemáticos de esta carretera, en particular los que localizados en los puntos kilométricos 67 a 72 y 235 a 240 de la N-230. Actuaciones que han ido mejorando lo que se conoce como los tramos de concentración de accidentes, y que se prevé que se sigan realizando, y están así marcados dentro del plan de mejora de carreteras, pero también de mejora de las zonas de tramo de concentración de accidentes. De ahí que la enmienda que nosotros realizamos, y dentro de esta transacción, pase a formar parte del punto segundo de la propuesta que someteremos a votación.

En la primera parte, nuestra reticencia está precisamente en las competencias sanitarias y de emergencia, pero creemos y estamos convencidos de que la finalidad que une al proponente y a la que nosotros nos unimos, es que el Gobierno, en sus facultades de coordinación, pueda llevar una coordinación más intensa, más fuerte, con todas las administraciones competentes para que se mejore la capacidad de respuesta por parte de los servicios de emergencia y la capacidad de respuesta en la atención en aquellos supuestos que se puedan producir incidentes, accidentes en una carretera que, como es esta, sale y entra de distintas comunidades autónomas.

Ese es nuestro propósito. Creo que el texto se ajusta y que la unión de todos los grupos puede llevar a que empujemos para que las actuaciones se sigan realizando en la mejora, pero que además podamos llegar a esa mejor coordinación en la actuación de las emergencias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, para defender la enmienda del Grupo Socialista tiene la palabra don Gonzalo Palacín.

El señor **PALACÍN GUARNÉ**: Muchas gracias.

Nuestro grupo se alegra igualmente de debatir una iniciativa sobre la N-230 por la importancia y urgencia que tienen las medidas que plantea el grupo proponente. Quiero remarcar además que nuestro grupo ya registró en la Comisión de Fomento una iniciativa que iba en la misma línea y que recoge la reivindicación de usuarios y vecinos de la zona por donde pasa esta carretera. Hay que decir que hay varios estudios, tanto del RACE como del RACC, que nos dicen que es una de las vías con más peligrosidad de la zona, y que tiene unas características propias que hacen que sufran las condiciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 25

climatológicas y el paso de vehículos pesados y que el firme se deteriore con bastante facilidad. Por eso es necesario que las actuaciones y las medidas para mejorarla sean más continuadas.

Hay que decir que es verdad que la vía recorre parte de la frontera entre Aragón y Cataluña, pero más que una frontera natural esta vía vertebra el territorio y facilita las relaciones comerciales tanto entre Cataluña y Aragón como en España con Francia, ya que es una de las salidas naturales para todo el valle del Ebro.

Nosotros hemos presentado una enmienda recogiendo una reivindicación histórica de prácticamente todos los alcaldes de la zona, como ya manifestaron por última vez en una reunión el pasado mes de diciembre, en la que reclamaban al ministerio lo que hoy estamos debatiendo: mejorar la seguridad en la vía, sobre todo en las zonas interurbanas, porque tiene un tráfico muy intenso, sobre todo los fines de semana ya que da acceso a valles pirenaicos y hay muchos camiones —tráfico pesado— durante los días de diario.

En cuanto a lo de la coordinación y mejora de emergencias, puedo adelantar que me consta que va a haber una reunión en breve entre el Servicio de Emergencias Médicas de la Generalitat y el de Aragón en Fraga —me parece que será la semana que viene o la otra— y seguro que allí podrán también mejorar la coordinación en este aspecto. Quiero decir que son necesarias las intervenciones y las mejoras en esta carretera, y no podemos basar todo solo —como últimamente ha sucedido— en la colocación de radares móviles, pues es necesario vigilar que no se sobrepasen los límites de velocidad, sino que es necesario un apoyo presupuestario mayor.

Como he dicho antes, estamos de acuerdo con el grupo proponente, y ya sabemos que va a haber una transaccional a la que supongo que nos adheriremos y votaremos en consecuencia. Espero que, tras el anuncio que hizo ayer Rajoy en Barcelona de que si se aprueban los presupuestos habrá una dotación importante para infraestructuras en Cataluña, se tenga en cuenta esta vía y que se pueda mejorar en consecuencia.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para fijar posición, por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Postius.

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

El tramo de la N-230 entre Huesca y Lleida está catalogado, según el informe de EuroRAP como un tramo de alto riesgo. Desde las administraciones públicas debemos poner todos nuestros esfuerzos y toda la voluntad política en garantizar la máxima seguridad en las carreteras, en este caso del Estado. En el mismo informe se pone de manifiesto que este tramo ya viene siendo catalogado como peligroso desde el año 2013; es decir, que en estos últimos cuatro años no se ha llevado a cabo ninguna acción para reducir el alto riesgo que caracteriza esta carretera.

Cabe destacar, además, que el 57% de las muertes por accidente tienen lugar en los cinco primeros minutos después del siniestro en el mismo lugar de los hechos. El tiempo de respuesta e intervención por los equipos de emergencia en los accidentes es vital, y por este motivo la Administración del Estado debe garantizar que haya una coordinación excelente entre los distintos servicios de emergencias con el fin de dar el mejor servicio a nuestros ciudadanos. Va siendo hora de que el Gobierno invierta de forma urgente en este tramo. Ayer el señor Rajoy no dijo nada de la N-230, pero cuando se planteen los presupuestos presentaremos una enmienda para que se realicen todas aquellas acciones que sean pertinentes para garantizar la seguridad de una carretera con una alta siniestralidad.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

En el mismo turno de fijación de posición, el señor Olòriz por Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: De acuerdo. Además, la N-230 es uno de los puntos más oscuros que tenemos y vale la pena que se ponga en evidencia en una PNL como esta.

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

Para terminar el debate de esta proposición no de ley tiene la palabra la señora Julià, del Grupo Ciudadanos.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Estamos a favor del punto segundo, para que se aceleren todos los trámites en la adjudicación de la A-14, sobre todo en los tramos en los que la circulación en la N-230 es más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 26

sinuosa y tiene graves problemas de accidentes. Estamos a favor además de que se actúe y se proponga un nuevo sistema de emergencias no solo para los accidentes de tráfico, sino también para todo el sistema de emergencias dentro de todo el territorio nacional, aprovechando nuevas tecnologías y definiendo un nuevo sistema de comunicaciones en el que se puedan posicionar los efectivos con un único mando y control para llevar siempre el efectivo mejor situado y con capacidad para la intervención lo más rápida y eficiente posible, siendo este sistema independiente de la comunidad autónoma. Este sistema cobra mucha más fuerza cuando nos encontramos ante desastres naturales, como pueden ser incendios, donde habría que utilizar todos los datos de la UME y evaluarlos, utilizándolos para hacer protocolos de respuesta mucho más eficientes y eficaces, sobre todo utilizando sistemas de comunicación independientes según la zona.

En este sentido, el Grupo Parlamentario Ciudadanos ha presentado varias iniciativas de coordinación y mejora de los servicios de emergencia, como la relativa a la creación de una unidad específica de vialidad invernal en la Dirección General de Tráfico, que evite desastres como los ocurridos este invierno o como la otra propuesta que hemos presentado, la relativa al estudio integral y la elaboración o actualización de un mapa nacional de isocronas para los tiempos de respuesta de los servicios de emergencias y de asistencia médica en la totalidad de la Red de Carreteras Nacional.

Por lo tanto, la PNL presentada por Podemos sería parte de lo que nosotros ya presentamos que debería cambiarse y, por ello, votaremos a favor.

Gracias.

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

Entiendo que esta PNL, que es la que figura como punto 9.º del orden del día, va a ser objeto de una transacción entre el texto propuesto por la enmienda de Grupo Popular y la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **LUIS BAIL**: Es así.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

— **SOBRE EL FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD ENTRE LLEIDA Y BARCELONA COMO MEDIDA DISUASORIA AL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001595).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, vamos a entrar en el punto 8.º, que es la proposición no de ley del Grupo Mixto sobre el fomento del transporte público ferroviario de alta velocidad entre Lleida y Barcelona como medida disuasoria del uso del vehículo privado.

Para su defensa, tiene la palabra el señor don Antonio Postius.

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

La puesta en marcha de la alta velocidad ferroviaria entre Lleida y Barcelona, y en concreto de los trenes Avant en el año 2008, supuso una gran noticia para muchos habitantes de Lleida que, desde aquel momento, podían considerar seriamente la opción de seguir viviendo en su ciudad y desplazarse a diario a Barcelona a trabajar o a estudiar. El viaje a la capital catalana se reducía en tiempo, apenas una hora, en comparación a la hora y media larga del mismo trayecto en vehículo privado por autopista o autovía, o a las más de tres horas que todavía hoy dura el viaje en tren convencional. El Avant, por lo tanto, se ha convertido en el metro o en el autobús que muchos ciudadanos utilizan en Barcelona y su área metropolitana. Eso sí, a un precio que nada tiene que ver con esos servicios. Una persona que haga el trayecto de ida y vuelta a diario, aun utilizando los abonos multiviajes existentes, gasta más de 500 euros al mes.

Nuestra proposición no de ley pretende que se tenga en consideración la importancia del Avant como medida disuasoria del vehículo privado, y propone medidas concretas para fomentar su uso. Medidas, muchas de ellas, de sentido común que indirectamente también repercutirán en la reducción de la contaminación y en la reducción de los accidentes, en tanto que contribuimos a desincentivar muchos desplazamientos por carretera. El Avant es una opción más económica que el AVE, pero sigue siendo caro para aquellos que lo utilizan a diario. Sin embargo, los usuarios asiduos cuentan con opciones de abonos multiviaje con la tarjeta plus o la tarjeta plus 10. No sé si están familiarizados con el funcionamiento de estos abonos, así que trataré de resumir brevemente algunos ejemplos de lo que consideramos debería modificarse para que sean una opción atractiva. Por ejemplo, la tarjeta plus es un abono mensual cuyo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 27

precio viene condicionado por el número de viajes que se adquieren, con un mínimo de 30 y un máximo de 50 que deben consumirse en un mes. Los usuarios piden que ese margen se amplíe a dos meses puesto que, en caso de cualquier imprevisto, esos viajes ya comprados se pierden sin haberlos utilizado. En el caso de las tarjetas plus 10, el plazo debería incrementarse de una semana a 15 días. Otras medidas de flexibilidad que se proponen son permitir que con el abono Avant se pueda viajar en cualquiera de los trenes que realizan el mismo trayecto en franjas horarias sin oferta de Avant como el AVE, Alvia o Intercity, siempre que queden plazas libres. Y además se pide reembolsar el importe de viajes formalizados cuando exista una causa justificada como una baja médica del titular, al igual que anular viajes hasta cinco minutos antes de la salida del tren en vez de los actuales treinta minutos. Por otra parte, también importante, incorporar los servicios Avant en a los servicios integrados de Rodalies y de l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, como sucede con el AVE.

En definitiva, el texto que presentamos a su consideración persigue hacer todavía más atractivo el servicio de Avant entre Lleida y Barcelona para fomentar su uso frecuente entre las personas que se desplazan a diario y para desincentivar entre ellas el uso del vehículo privado.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para presentar la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Joaquín García Díez.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, voy a tratar de dar dos grupos de argumentos por los cuales nuestro grupo ha presentado una enmienda y rechaza el texto que acaba de defender el grupo proponente. Un primer grupo de razones son exclusivamente técnicas y otras de tipo político.

¿Por qué no consideramos viable este planteamiento que acaba de defenderse? En resumen, hemos escuchado que lo que se pretende es rebajar los precios de los billetes de los trenes llamados Avant entre Lleida y Barcelona, o una serie de modificaciones en los abonos o en las tarjetas plus o plus 10, a las que se ha referido el diputado que ha defendido esta propuesta. También ha hablado de ampliar los plazos de los abonos, etcétera. Déjeme que le recuerde que estos trenes, los tipo Avant, están clasificados como OSP, es decir, obligación de servicio público. Esto quiere decir que los está realizando Renfe con un contrato con el Estado, que atiende en servicios que son esenciales y que el Estado está aportando el déficit de explotación de estos trenes que, en su mayoría, puede imaginar que presentan una cuenta de resultados negativa. Añado —es importante recordarlo— que las tarifas de estos trenes ya tratan de favorecer la movilidad con bonificaciones en su precio. Pero hay una última cuestión técnica que me parece vital recordar hoy aquí, y es que las tarifas que se aplican son comunes a todo el territorio nacional. No podemos hablar de una tarifa para un tren Avant entre Lleida y Barcelona bonificada, mejorada, reducida o incentivada y que en otros puntos de la geografía española estas medidas no se lleven a cabo.

Habla esta iniciativa asimismo de permitir el viaje en cualquier tipo de tren con ese billete, es decir, que puede cogerse un AVE, un Alvia, un Avant, un Intercity, en función del horario, del número de plazas ocupadas, etcétera. Si yo acabo de decir que los Avant son clasificados como de obligación de servicio público, no es el caso de los trenes denominados de alta velocidad o AVE, que son servicios comerciales y no admiten ningún tipo de subvención del Estado. Por ello, hay que justificar esta diferencia de tarifas, y ahí reside nuestra enmienda.

Para finalizar, voy a pronunciarme sobre los argumentos de tipo político y no tan técnicos como los que acabo de expresar. Yo no sé si son conscientes muchas de sus señorías, especialmente aquellas personas que defienden esta iniciativa, de que hay muchas provincias de España, muchas, que no están preocupadas en este momento por el precio del billete, por la bonificación, por el abono plus o el abono 10, o porque les dejen coger un AVE o un Avant con el mismo billete. Están preocupados porque pase un tren por la estación de su ciudad. Y no estoy hablando de pueblos, estoy hablando de ciudades. Voy a poner un ejemplo, ya que muchas de sus señorías han invocado hoy a internet, yo también he comprobado en la página web de Renfe cuántos trenes y frecuencias diarias hay entre Lleida y Barcelona entre los distintos tipos de trenes que prestan este servicio en este recorrido. Si no he contado mal, son 31 diarios los que salen o pasan por la estación de Lleida y terminan en Barcelona. En mi provincia, en mi ciudad, que tiene 100.000 habitantes, si quiero ir de Lugo a la Coruña, que tiene 250.000 habitantes, tengo solo 6 trenes diarios sumando medias distancia, trenes hoteles, etcétera. Y si quiero ir por Orense, que es la ciudad en la cual yo puedo enlazar para venir hasta Madrid en tren, tengo tres trenes diarios. Hay un principio que no debemos perder de vista

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 28

y que nuestra Constitución recoge bien claro, que es la solidaridad, eje vertebrador de nuestra Carta del año 1978; concretamente está recogido en el artículo 2, que a algunos no les vendrá mal que lo recordemos una vez más, porque además de expresar la indivisible unidad de la nación española —insisto en que esto de vez en cuando conviene decirlo—, reconoce y garantiza la solidaridad entre comunidades autónomas. Además, hoy, estamos hablando hoy, que todos los medios de comunicación, si no es en la primera página, es en la segunda, y si no en las demás, hablan de 1.882 millones de euros para el ferrocarril de cercanías hasta el año 2020 en Cataluña como compromiso del presidente y de su Gobierno. O más de 2.000 millones entre 2021 y 2025, o el corredor del Mediterráneo con 667 millones.

Termino. Espero que entenderán suficientemente o que yo haya explicado suficientemente claro las razones por las que no vamos a apoyar esta iniciativa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García Díez.

Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra la señora Julià para la defensa de su enmienda.

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

Hemos estado chequeando diferentes precios, como también decía otro compañero, y, por ejemplo, Barcelona-Lleida cuesta 29,40 euros; Málaga-Córdoba, 27,50 euros; Madrid-Valladolid, 29,10 euros. En cuanto a la distancia ferroviaria, Barcelona-Lleida son 179 kilómetros, los mismos que entre Madrid-Valladolid; Málaga-Córdoba es un poco más económico porque son 168 kilómetros. Por lo tanto, los precios, dependiendo de los kilómetros de trayecto, son bastante proporcionales.

Estamos de acuerdo con el objeto general de esta iniciativa, es necesario potenciar el uso del transporte ferroviario y usar menos el transporte privado. Para recorridos que superen los 150 kilómetros, como es el caso de Lleida con Barcelona, las tarifas y abonos ofertados no son suficientemente flexibles o competitivos con otros modos de transporte o con el vehículo privado, pero sucede lo mismo con muchas provincias y hay casos peores, como puede ser en la provincia de Castellón o en provincias más pequeñas, donde estamos esperando a tener bastante más uso para todos los ciudadanos.

Sobre el punto 1, que hace referencia a la revisión de precios, comentar que las dos resoluciones aprobadas en el Parlament de Catalunya a las que se hace mención en la exposición de motivos, solicitaban en ambos casos unos precios concordantes con los precios de los billetes Avant de otros servicios similares, como estamos comentando antes de los precios de diferentes comunidades. Se les parece haber olvidado y por eso lo hemos recuperado y hemos presentado la enmienda, porque lo consideramos fundamental. Creo que hay que ser coherente con lo que se presenta tanto en comunidad como en el Congreso de los Diputados.

Es fundamental también que se recupere la idea de que cualquier revisión de precios debe ser concordante con los precios en el resto de España, no solo en unas comunidades determinadas. Añadimos también la idea de introducir precios variables en función de la antelación de la compra u otros factores. En esos casos podrían considerarse tarifas mucho más competitivas o más adecuadas para los ciudadanos.

El punto 2 hace mención a incorporar los servicios Avant a los billetes integrados con el servicio de Rodalies. Esta parte ya ha sido aprobada en el Congreso en esta misma legislatura en la proposición no de ley sobre medidas para mejorar los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia en Cataluña, y fue presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, al cual represento en este momento, y defendida por mi compañero Fernando Navarro en la Comisión de Fomento.

Comentarles que la flexibilización de los abonos también ha sido una propuesta de Ciudadanos, que fue el primero en presentar una iniciativa en el Parlament de Catalunya en esta legislatura, y aprobada el 30 de marzo de 2016, hace justamente un año. Y, en teoría, la Generalitat está ya trabajando en las negociaciones, o eso ha respondido por escrito, para el cumplimiento de la iniciativa. Por lo tanto, comentarles que estamos a favor, pero nos gustaría que se hagan mejoras a nivel nacional y, sobre todo, comentarles que estas propuestas por separado ya se han presentado.

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

Para fijar posición tiene la palabra el señor Olóriz.

El señor **OLÓRIZ SERRA**: La verdad es que uno puede estar de acuerdo o no con la propuesta, pero el billete de tren no hará temblar la unidad de España, de verdad. Pienso que en la relación causa-efecto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 29

hemos de ser proporcionales, porque si no añadimos más aceite al fuego, y la verdad es que quedaremos todos quemados. Pero bueno, cada uno es propietario de sus palabras, ningún problema.

Otro elemento que a veces se da es el agravio comparativo. Si alguno está mal, todo el mundo ha de estar mal, que uno vaya mejor es un agravio. Pues mire, si empezamos por Lérida, pues empezamos por Lérida, y luego por otras partes que lo necesiten. Este concepto de que si mi vecino tiene un coche mejor le rompo el coche, no funciona en un Estado tan complejo como es este. Ya llevamos muchos años viviendo en él como para saber que es complejo.

En este caso, a lo mejor no están de acuerdo con la propuesta, pero tiene sentido y forma parte de una realidad muy concreta que se podría mejorar. Si ustedes me dicen que hasta que otros no mejoren que se pongan en lista de espera, es una opción, pero no tremendicen situaciones que solo tienen que ver con la movilidad sostenible, los trenes y nada más.

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

Para fijar posición tiene la palabra la señora Farré, del Grupo Parlamentario Confederal de Podemos.

La señora **FARRÉ FIDALGO**: Estamos a favor de la propuesta. Más que una medida disuasoria en relación con el coche, es una medida para optimizar el AVE, que hay muchas veces que va vacío y no tiene sentido que así sea. Teniendo en cuenta que Lleida es una ciudad de paso, que hay mucha más oferta de alta velocidad que en otros sitios y en cambio hay poca oferta de cercanías y de regionales, es una propuesta lógica que si hay AVE que no están completos, se puedan llenar con gente que usa el billete Avant. Votaremos a favor de la propuesta.

Gracias.

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

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Zaragoza, para fijar posición.

El señor **ZARAGOZA ALONSO**: La verdad es que iba a empezar explicando que esta proposición era la confirmación del fracaso del Gobierno Mas-Junqueras, que había sido incapaz en estos cinco años de llegar a acuerdos, pero claro, después de que la unidad de España esté en peligro hay que actuar. **(Risas)**. Yo me quedo sorprendido con determinadas cosas que se escuchan porque creo que no tienen ningún sentido en la discusión. Hablan del corredor Mediterráneo. Pues le voy a leer un tuit del ministro Íñigo de la Serna, que dice literalmente: El corredor Mediterráneo avanza, Castellón estará a dos horas y veinticinco minutos de Madrid. Yo todavía no sé si en Madrid hay playa del Mediterráneo, pero es evidente que hay veces que se pierde la perspectiva. He visto antes que el Partido Popular ha hecho alguna intervención que era sensata y hablando las cosas que se están planteando, que es lo que ha hecho el proponente del Grupo Mixto. Así que, por favor, hablemos de lo que toca porque si no, al final, las palabras no lo aguantan todo. Diré una cosa que últimamente no suelo decir: estoy totalmente de acuerdo con la intervención que ha hecho el representante de Esquerra Republicana. Y ya les digo que últimamente nosotros eso no lo decimos nunca, pero después de oír determinadas cosas, no te queda más remedio. Porque además esta propuesta es razonable. Miren, Ángel Ros impulsó a la diputada socialista Teresa Cunillera en 2012 a hacer preguntas y propuestas. Algunas parecidas a las que ya se están haciendo en el tramo Vilafant-Figueras-Girona, donde en el AVE hay tres vagones reservados. Lo digo más que nada porque aquí decían que no se puede hacer. Pues en el tramo Vilafant-Figueras-Girona se está haciendo. ¿Por qué dicen que es imposible? Porque yo creo que ha faltado un poco de sustancia a la hora de analizar la propuesta. Esta es la propuesta razonable que los socialistas hemos venido defendiendo y, en el fondo, demuestra que cuando hay mayoría absoluta, que es cuando ha gobernado el Partido Popular, esto se ha bloqueado y ahora que hay una pluralidad podemos, al menos, expresar la voluntad de una cosa que es de justicia. Una cosa que un ayuntamiento y su alcalde han impulsado, que plantea el Grupo Mixto y nosotros le vamos a dar apoyo.

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

Para manifestar criterio en relación a las enmiendas presentadas, tiene la palabra el señor Postius.

El señor **POSTIUS TERRADO**: Evidentemente rechazamos la enmienda del Partido Popular e intentaremos llegar a un acuerdo en relación con la enmienda presentada por Ciudadanos.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 30

— RELATIVA A MEJORAR LA SEÑALIZACIÓN DE LAS CARRETERAS DE TITULARIDAD ESTATAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001510).

El señor **PRESIDENTE**: Antes de entrar en el último punto quiero pedirles disculpas por los distintos despistes que he tenido durante el debate, pero como el desarrollo de la iniciativa iba más de política tarifaria de Renfe pensé que estaba en la Comisión de Fomento y no me di cuenta de que presidía yo la sesión y era Seguridad Vial. **(Risas)**.

Entramos en el debate del punto 7.º según el orden del día original, proposición no de ley del Grupo Popular relativa a mejorar la señalización de las carreteras de titularidad estatal. Para su defensa tiene la palabra doña María Jesús Bonilla.

La señora **BONILLA DOMÍNGUEZ**: Hablar de la red viaria de España es hablar de dos cuestiones muy importantes. La primera de ellas es hablar de seguridad del tráfico y, por tanto, hablar de la seguridad de las personas. En segundo lugar, es hablar de un activo de gran valor para el desarrollo de nuestro país. La facilidad de acceder a las distintas zonas de la geografía española por tráfico rodado constituye un factor muy positivo para el crecimiento de la economía, para el tráfico extranjero por nuestro territorio tanto de mercancías como de pasajeros y, desde luego, para la cohesión territorial de España. Nuestra red viaria es producto de una acertada política de infraestructuras que da lugar, sin lugar a dudas, a una red moderna y con garantías de seguridad vial. Una seguridad vial que tenemos la responsabilidad todos de seguir mejorando. Y este, señorías, es un asunto prioritario y de interés general por cuanto todos somos o usuarios o potenciales usuarios de esta red viaria. Estamos hablando de más de 26.000 kilómetros de gestión de la Administración central, de 32 millones de vehículos y de 26 millones de conductores. Ante esta realidad, por las características de tráficos trazados, la señalización en las diversas carreteras es un factor determinante para garantizar el correcto uso de las mismas con la máxima seguridad. Compartirán conmigo, señorías, que el objetivo de perseguir la señalización vial es que el tránsito de los vehículos por las carreteras se realice en las mejores condiciones de seguridad. No podemos obviar que el conductor, atendiendo a las indicaciones de la señalización, debe tener conocimiento, por un lado, del estado de la vía, y por otro, de las circunstancias que pueden concurrir en la misma, así como obtener la información que precise de los datos que puedan ser más relevantes para la adopción de decisiones en una conducción adecuada. La señalización de carreteras cumple una doble función, informativa y de advertencia, que incide directamente sobre la fluidez del tráfico y sobre todo en la seguridad vial. Por tanto, es esencial que la información sea lo más adecuada y útil para que los conductores puedan adoptar las decisiones correctas frente a determinadas situaciones, lo que redundará —como decía hace un momento— en la fluidez del tráfico y en la seguridad del mismo.

Señorías, la seguridad vial siempre ha sido una prioridad para el Grupo Parlamentario Popular y, como factor clave dentro de este ámbito, la correcta señalización de las carreteras ha sido siempre una preocupación de mi grupo parlamentario como lo demuestra el hecho de que a lo largo de los últimos años han sido numerosas las iniciativas que sobre este tema se han planteado, numerosas las PNL en 2008, en 2011, en 2012, en 2013 que se han presentado por este grupo y con diferentes Gobiernos. Estoy segura de que todos compartimos la convicción de que una correcta señalización es un aspecto fundamental para la seguridad y que esta puede verse afectada tanto por la incorrecta colocación de las señales como por el deterioro o la ausencia de las mismas. Señorías, por tanto, estamos hablando de que el importante esfuerzo inversor en infraestructuras que se lleva a cabo en nuestro país para mejorar el estado de nuestras carreteras es un hecho que contribuye a la seguridad y al desarrollo económico, facilita la comunicación y garantiza y favorece la cohesión de España. Compartirán conmigo, señorías, que dentro de este esfuerzo inversor en infraestructuras es también muy importante destinar parte de estos recursos a mejorar la correcta señalización de nuestras vías. Y permítanme que, hablando de recursos, hablemos de la importancia de optimizar estos recursos públicos de una manera eficiente y eficaz.

Cuando hablamos de señalización, cuando hablamos de nuestra red de carreteras en relación con la misma, cualquier usuario puede detectar señales con una ubicación de dudosa efectividad, visión oculta por follaje, deterioro físico de la señal, información mejorable en su contenido, caracteres difíciles de comprender o visibilizar, tipografía mejorable, etcétera. Conscientes de la importancia que toda esta información tiene para la seguridad vial de los ciudadanos, conscientes de que mejoramos la competitividad de nuestra economía, así como de que se trata de un elemento de cohesión territorial de gran valor,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 31

presentamos esta iniciativa para la que les solicito su apoyo por considerar que es prioritario y necesario que se continúe el desarrollo de cuantas acciones sean oportunas para la mejora de la señalización de las carreteras de titularidad estatal. Y para ello nos dirigimos en dos sentidos: por un lado, es necesario seguir recogiendo la información de los defectos de señalización que puedan existir en la red de carreteras del Estado y evaluar si el defecto corresponde a la localización de la señal, al contenido o al tamaño del mensaje, y, por otro lado y de manera obvia y coherente, proceder en el ámbito de la acción de conservación a la corrección de los defectos de señalización advertidos. En este punto, quiero añadir que por el Grupo Socialista se ha presentado una enmienda de adición, añadir un punto en el sentido de instar al Gobierno también a que dichas actuaciones se coordinen con el resto de administraciones para que los criterios de señalización puedan ser aplicados igualmente en las carreteras de su titularidad. Entendemos que el contenido de esta enmienda mejora nuestra iniciativa, la complementa y, por tanto, no solo la admitimos, sino que agradecemos su aportación.

Para finalizar, esta iniciativa es fruto del compromiso del Grupo Parlamentario Popular de seguir trabajando por mejorar el servicio que ofrecemos a los ciudadanos. Y en este caso, para mejorar el servicio que damos a los usuarios de nuestras carreteras ofreciéndoles una mayor información en la señalización de las mismas, lo que aporta mayor seguridad y confianza. Señorías, la prioridad de mi grupo son las personas, su vida y su seguridad. Por lo tanto, es esencial que luchemos juntos por evitar los accidentes y garantizar la integridad, la vida y la seguridad de todos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para presentar la enmienda del Grupo Socialista tiene la palabra doña Zaida Cantera.

La señora **CANTERA DE CASTRO**: Señor presidente, señorías, de todos es conocido, como ha dicho la diputada del PP, que las deficiencias en señalización en nuestras carreteras son bastantes notables, señales antiguas, señales de reducción de velocidad de 120 a 20 kilómetros por hora en apenas unos metros, señales confusas...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, doña Zaida.

Ruego un poco de silencio por respeto a la intervención de la portavoz del Grupo Socialista. La sala es pequeña y los murmullos perturban bastante al orador. Cooperemos para el mejor desarrollo de la sesión. Gracias.

La señora **CANTERA DE CASTRO**: Muchas gracias, señor Presidente.

En definitiva, señales a veces un poco caóticas. En cuanto que su mejora y revisión afecta directamente a la seguridad vial, estamos de acuerdo con esta PNL. La revisión y corrección de los errores que existan de señalización en nuestras carreteras es siempre una mejora de la seguridad.

El añadido, como bien ha comentado la compañera diputada del PP, se refiere a que hemos presentado por parte del Grupo Parlamentario Socialista una enmienda que ellos acaban de decir que van a aceptar y, por tanto, votaremos favorablemente dicha PNL. La enmienda es tendente a la homogeneización de todas las señales en todas y cada una de las carreteras, independientemente de cuál sea la competencia de la Administración, y, por tanto, que podamos discurrir por nuestras carreteras sin que en unas tengamos una señalización conforme a unas reglas y en otras tengamos una señalización deficiente.

Poco más que decir y poco más que añadir. Para todo lo que sea mejorar la seguridad vial de nuestras carreteras contarán con el Grupo Parlamentario Socialista. La reducción de las víctimas y de la siniestralidad es nuestro objetivo.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición, por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Postius. **(Denegación)**.

Por el Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Con esta PNL me pasa lo mismo que con la número 5, me he de fijar en la parte propositiva, que fundamentalmente dice que se continúe el desarrollo de las acciones que se están haciendo, que se recoja información de la señalización, que se pongan los medios para que la conservación y la corrección de los defectos se haga. Uno puede tener mala opinión del Gobierno Popular, pero seguro que esto lo hace. Para cualquier Gobierno esto forma parte del «abecé». En todo caso, votaría a favor de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 32

un plan que implementase todo un conjunto de acciones; votaría a favor, o no, si no me gustase. Por tanto, haré lo mismo, me abstendré porque obviamente no diré que no haga esto, claro que lo ha de hacer, pero para mí es insuficiente.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra don Diego Clemente.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, yo sé que están cansados, pero permítanme la licencia de ocupar todo mi tiempo. **(Risas)**. Cuando leí el texto, nuestro grupo técnico y yo mismo estábamos trabajando en una proposición no de ley similar. Cuando vi que el grupo proponente era el Grupo Parlamentario Popular, y haciendo una reflexión sobre lo que dijo tanto el señor Olòriz como su presidente sobre la utilidad de las proposiciones no de ley, me sentí un poco frustrado, porque nunca había visto —y lo digo con todo el respeto al Grupo Parlamentario Popular— una mayor desconexión entre título, exposición de motivos y parte propositiva. ¿Cómo no vamos a estar a favor? Es como si piden la paz en el mundo. Yo entiendo que cuando se está en el Gobierno, uno hace política, y los demás en la oposición intentamos hacer ética, recabando las palabras que ha dicho usted, y sacar rédito político. El problema es que lo que dice es tan blanco, tan poco ambicioso, y sobre todo utiliza recursos lingüísticos como «continuar», «seguir en la labor». Entiendo que esa terminología es la que se usa cuando se está en el Gobierno. Por supuesto, vamos a apoyar la proposición no de ley. Es más, no hemos presentado enmiendas porque haríamos una a la totalidad y por desgracia tenemos menos cupo, pero sí me apetece dar una serie de datos para que queden en el *Diario de Sesiones*. En conservación y mantenimiento de carreteras, en 2015 se han instalado tres veces menos distintivos que antes de la crisis. Las señales de tráfico es evidente que están viejas, sin renovar y sin un registro fiable. La caída de inversión del Ministerio de Fomento en conservación de carreteras en los últimos años en distintivos verticales ha pasado de una inversión de 30 euros por persona entre los años 2008 y 2010, a los 20 euros del pasado año, según datos de la Fundación Civio. Según la Asociación Española de Carreteras, sería necesario renovar 108.000 señales de las carreteras de competencia estatal que han perdido sus propiedades retroreflectantes. Según el inventario de la señalización vertical de la Red de Carreteras del Estado, al menos 117.000, de las más de 781.000 señales instaladas a 30 de marzo de 2016, fueron fabricadas hace diez o más años. En mi circunscripción, en Almería, el 22,5% de las señales tiene más de diez años, frente al 15% nacional. Y haciendo referencia a la compañera Cantera, que ha dicho que hay señales de reducción de velocidad en pocos metros, quiero enseñarles una imagen que no está trucada, pero si alguien no se la cree puedo dar las coordenadas GPS: un montón de señales que van desde 70 a 10 en pocos metros. El sinsentido es brutal.

En un estudio de necesidades de inversión y conservación, el déficit agregado suma más de 6.600 millones de euros, y en la Red Estatal se calcula que son 2.035 millones. Igual que la mejor política social es la que se dota económicamente, este tema tan serio, que afecta directamente a la siniestralidad, debe venir acompañado de un compromiso presupuestario; es decir, cuánto vamos a invertir para mejorar y renovar las señales verticales. Porque no solo están viejas, también algunas son muy lesivas por sus sistemas de fijación y anclaje para los motoristas.

La inversión en carreteras españolas se ha reducido desplomándose hasta el 0,4% del producto interior bruto. En el tema de iluminación prefiero no entrar. Y, como he dicho antes, este deterioro perjudica gravemente a la seguridad vial. Nosotros mismos, el pasado 1 de febrero registramos una pregunta al Gobierno en la que solicitamos respuesta por escrito sobre la conservación de la red de carreteras y las señales verticales de tráfico. Preguntábamos al Gobierno por el estado de conservación y mantenimiento de la red de carreteras y cómo tenían previsto llevar a cabo un plan de conservación, un plan programado metódica, sistemática y presupuestariamente. Aun así, al igual que votaríamos a favor de la paz del mundo —siento que a la señora Bonilla le ha tocado un papel muy difícil— votaremos a favor.

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

Para fijar posición tiene la palabra don José David Carracedo, del Grupo Parlamentario de Podemos.

El señor **CARRACEDO VERDE**: El PP nos trae una PNL instando al Gobierno a que haga su trabajo y hay un pequeño detalle ya señalado por varios ponentes, quizá anecdótico, y es que el partido del Gobierno hoy en día es el PP. Desde esta bipolaridad inducida por nuestro reglamento parlamentario, nos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 33

proponen que se continúe el desarrollo de cuantas acciones sean oportunas, que se siga recogiendo la información de defectos en la señalización y que se tomen las medidas adecuadas para corregir los defectos advertidos. Después de leer esto podría haber la duda de que no se esté haciendo esta tarea, pero efectivamente se ha señalado en varios momentos que se está haciendo. Es decir, que usted nos propone que instemos al Gobierno a seguir desarrollando la labor que ya están haciendo. Con todo el respeto, creo que esta PNL no va a pasar a los anales de los hitos parlamentarios. Será que somos relativamente nuevos, pero no acabamos de verle la utilidad. Y con todo el respeto, e incluso empatía con la ponente, quizá el PP tiene un cupo excesivo de proposiciones no de ley y les cuesta encontrar contenidos adecuados para traer a esta Comisión. A lo mejor, dado que el Ejecutivo emana del Parlamento, no tiene sentido, como señalaba anteriormente Jorge Luis, que el grupo parlamentario del Gobierno tenga tantas oportunidades de proponer sugerencias al Gobierno del cual forma parte.

Todos y todas sabemos que las PNL no obligan al Gobierno en nada, y queridos y queridas parlamentarias del PP, quizá todo esto sea culpa de un reglamento que nos aboca a un formato de debate rígido y aburrido. Ante este sinsentido parlamentario, al menos según nuestro criterio, a esta PNL, que de aprobarse no tendría ningún efecto, tampoco sabemos qué votar, no sabemos si vamos a tirar los dados o lo vamos a hacer a pito, pito, gorgorito, porque esta proposición no de ley es un brindis al sol pero sin copa, sin sol, sin vino y sin ninguna gana.

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

A continuación, si las enmiendas transaccionales están disponibles, espero que los grupos estén en condiciones de votar, no al pito, pito, gorgorito, sino con el criterio político que les exige la responsabilidad de ocupar un escaño en el Congreso de los Diputados. ¿Estamos en condiciones de votar? (**Asentimiento**). Entonces, votamos las proposiciones tal y como figuran en el orden del día.

Votamos el punto 1.º, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea en relación con las parroquias de Xinzo, Arnosó, Areas y Arcos. Se vota en los términos de una transaccional acordada por los grupos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos el punto 2.º, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre reparación de la A-6 a su paso por El Bierzo y Baralla.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición que figura con el número 3.º en el orden del día, del Grupo Parlamentario Socialista, relativa a los problemas por la falta de examinadores del carné de conducir en España. Se vota en los términos de una transacción.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la que figura como punto 4.º en el orden del día, relativa a la modificación de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Se vota en los términos de una transaccional entre el texto propuesto y una enmienda presentada por Esquerra.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición que figura como punto 5.º, presentada por el Grupo Popular, relativa al fomento de la seguridad vial en los programas de seguridad laboral en las empresas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; abstenciones, 21.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 181

29 de marzo de 2017

Pág. 34

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la que figura con el número 6.º en el orden del día, que es la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, relativa a mejoras en la carretera N-340. Se vota el texto con una adición del Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 14; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición que figura con el número 7.º, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a mejorar la señalización de las carreteras.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición que figura como punto número 8.º, presentada por el Grupo Mixto, sobre el fomento del transporte público ferroviario de alta velocidad entre Lleida y Barcelona como medida disuasoria al uso del vehículo privado. Entiendo que el debate de este texto debemos de pasarlo a la Comisión de Fomento. **(Risas)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Por último, proposición no de ley que figura como número 9.º, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la mejora de la seguridad vial del trazado de la N-230 entre Huesca y Lleida.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.
Se levanta la sesión.

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

Corrección de error.

En el Diario de Sesiones número 129, correspondiente a la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, sesión número 4, celebrada el martes día 21 de febrero de 2017, página 25, donde dice: «El señor Gamazo Picó», debe decir: «El señor Gamazo Micó».