



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 282

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 7

celebrada el jueves 22 de junio de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Ministerio de Fomento a la construcción de calzadas laterales en la autovía A-2 a su paso por el término municipal de Tàrrega (Lleida). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001491) 2
- Relativa al estudio integral y la elaboración y/o actualización de un mapa nacional de isócronas para los tiempos de respuesta de los servicios de emergencias de asistencia médica en la totalidad de la red de carreteras nacional. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001407) 5
- Relativa a la necesidad de realizar actuaciones de mejora de la seguridad vial en varios tramos de la N-540 a su paso por la provincia de Lugo. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/001611) 8
- Relativa a la creación de la escala del funcionariado examinador de tráfico y su adecuado reconocimiento. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/001752) .. 11
- Relativa a la influencia de las drogas en la conducción. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001778) 15

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 2

- Sobre la inclusión en la inspección técnica de vehículos de una acreditación expedida por talleres de reparación de vehículos homologados. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001865) 19
- Relativa a la adopción de un plan de educación vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001909) 23
- Relativa a la mejora de la seguridad infantil en los automóviles. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001914) .. 27
- Relativa a controlar los problemas físicos o psíquicos que limitan la capacidad de conducción. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001916) 30

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar en breve la Comisión. Antes de iniciar el desarrollo del orden del día yo quería hacerles una llamada a los portavoces. Tal y como les comuniqué por correo electrónico, SEOPAN ha pedido una reunión con los portavoces de los grupos parlamentarios el día 28 de junio a las 17:30. Supongo que han recibido el correo, yo no he recibido ninguna confirmación, luego doy por hecho que no noticias son buenas noticias, quiere decir que todo el mundo esté enterado y que en principio la asistencia de los portavoces a la reunión con SEOPAN no tiene problema.

En segundo lugar, también les mandé un correo electrónico avisando de que yo había recibido una invitación para visitar la factoría de Seat, en Barcelona. Propongo que sea un lunes de julio. Os ruego que me lo digáis cuanto antes. La segunda semana de julio, si no estoy mal informado, va a haber pleno. Quizá la fecha idónea sea el tercer lunes del mes de julio. Miradlo en vuestra agenda y no más tarde del lunes decidme algo, porque quiero someterme a vuestras disponibilidades. Yo estoy en Madrid y coger el AVE a Barcelona me cuesta cero, pero a lo mejor a otras personas que no tienen su residencia en Madrid les resulta más complicado asistir a la amable invitación que nos han cursado. Es para los miembros de la Mesa y los portavoces. Por favor, decídmelo, a ser posible no más tarde del lunes y así podemos contestar a estos señores que tan amablemente nos han invitado.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **POR LA QUE SE INSTA AL MINISTERIO DE FOMENTO A LA CONSTRUCCIÓN DE CALZADAS LATERALES EN LA AUTOVÍA A-2 A SU PASO POR EL TÉRMINO MUNICIPAL DE TÀRREGA (LLEIDA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001491).**

El señor **PRESIDENTE**: Entramos ya en el desarrollo del orden del día de la sesión. Tal y como han acordado los portavoces, vamos a permutar el orden de tal forma que empezamos con aquella proposición no de ley que figura en el punto segundo, que es una proposición no de ley del Grupo Mixto y para su defensa tiene la palabra el señor Miquel por cinco minutos.

El señor **MIQUEL I VALENTÍ**: Gracias, presidente. No los voy a usar.

En primer lugar, quería informar que sustituyo al diputado Antoni Postius, que es quien de hecho ha trabajado y presentado esta iniciativa, en defensa de unas mejoras de las infraestructuras de Lleida, en concreto del municipio de Tàrrega.

Lo que pide esta iniciativa es que haya una mejora en las infraestructuras, en este caso de la autovía A-2 en su paso por el municipio de Tàrrega, y de hecho esta iniciativa la avalan determinados hechos, el último en concreto que tuvo lugar el pasado 26 de noviembre del año pasado, cuando una colisión de un camión con un puente en la autovía A-2 en su paso por Tàrrega obligó a desviar todo el flujo de circulación de la autovía A-2 por el centro del municipio, causando graves problemas en la gestión y en la logística y en la planificación de los ciudadanos y ciudadanas de Tàrrega, que vieron afectada y complicada su vida por dicho accidente. Ya de antes de ese accidente desde el municipio se había reivindicado la necesidad de construir una calzada lateral en la autovía A-2 en su paso, como decía, por Tàrrega, entre los puntos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 3

kilométricos 505 y 510 para desviar y para poder facilitar el flujo de tráfico en caso de accidentes o en caso de colisiones, como era ese caso.

Como decía, la ciudad de Tàrrega ya había manifestado la necesidad de construir esta infraestructura, esta mejora en la autovía A-2, que de hecho se encuentra en otros puntos de la misma carretera cercanos a la ciudad de Tàrrega, y la reivindicación de la alcaldesa sigue, y de hecho hizo llegar la alcaldesa a la subdelegada del Gobierno la necesidad de construir dichas mejoras. La subdelegada se comprometió a hacérselo llegar al ministerio, pero no han sabido nunca más en qué punto se encuentra. Por lo tanto, en pro de la seguridad vial y de los ciudadanos de la ciudad de Tàrrega, lo que pedimos es que se construya esta obra, que debe permitir a los ciudadanos y ciudadanas de Tàrrega vivir con normalidad y vivir con más seguridad dentro de su municipio. Muchas gracias.

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

A continuación, para fijar posición, la señora Julià, del Grupo Ciudadanos.

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

Nos acogemos a esta PNL por el punto 1, en donde consta que es con el objetivo de ayudar a mejorar la seguridad vial. El desvío del núcleo urbano en esta situación excepcional, por sí solo creemos que no justificaría la construcción de calzadas laterales, creemos que sería necesario establecer qué protocolos de desvío de tráfico serían necesarios en este caso cuando se bloquean una de las dos vías o cuando necesitan en esta vía por motivos operacionales facilitar las conexiones entre los destinos próximos entre sí a esta vía.

De todas formas, todo lo que sea mejorable en cuestión de seguridad vial y movilidad vamos a votar a favor, siempre y cuando, proponiendo que se lleve a cabo un análisis de las causas de los últimos accidentes sucedidos y que se tenga en cuenta el resultado de este análisis para definir las actuaciones que se consideren necesarias, no solo lo que es la construcción de las calzadas laterales. Creo que habría que analizarse previamente por el departamento competente y ver si esta construcción de las calzadas laterales sería la actuación más eficiente para reducir el riesgo, aunque, por lo explicado y por los motivos de esta PNL, creemos que sería una opción que podría ayudar a que funcionara mejor la seguridad vial en ese punto. Muchísimas gracias.

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

Por el grupo de Unidos Podemos tiene la palabra el señor Mena.

El señor **MENA ARCA**: Gracias, presidente, y buenas tardes a todos y a todas.

Tal y como se decía, la autovía del Noreste, conocida como la A-2, es la única de las seis autovías radiales del Estado español que transcurre por Cataluña, comunica Barcelona con Madrid, pasando por Guadalajara, Zaragoza y Lleida entre otras localidades, y canaliza en buena medida el tráfico procedente del este de Europa y del norte de los Pirineos hacia el centro de la península y Portugal, aprovechando el tramo de Barcelona, La Junquera de la autovía del Mediterráneo. En el tramo entre Fraga y Barcelona, la antigua radial R-2, se ha venido desdoblado en un tramo diferenciado de la AP-2, la variante de Fraga se finalizó en el año 2003, mientras que el tramo hasta Lleida y su correspondiente variante se finalizó en el año 1996. El tramo Lleida-Tàrrega en 1992 y Tàrrega-Cervera en 1993. En el tramo de Vilagrassa y Anglesola la sección transversal de la A-2 dispone de dos calzadas principales de 10 metros, una mediana de siete y dos carriles laterales de 5,5, uno por cada sentido, el tramo oeste de Tàrrega en la zona de Fonolleres tiene una sección similar al tramo de Vilagrassa y Anglesola, con dos calzadas principales y dos laterales, sin embargo, que es lo que nos trae aquí, desde el punto kilométrico 503 hasta el 510, coincidiendo con el tramo de Tàrrega, la sección de la A-2 no es la misma que los casos anteriores, pues carece de carriles laterales. Por ello resulta necesario disponer de una calzada lateral en cada uno de ambos sentidos de la circulación, atendiendo a motivos de movilidad y seguridad vial.

En recientes ocasiones el choque de un camión, como comentaba el proponente, contra uno de los viaductos de la A-2, ha obligado a cortar la circulación de la vía y a desviar el tráfico por el interior del núcleo urbano de la ciudad, bajo control de la policía local, hechos que han trastornado la vida y la movilidad de Tàrrega, con los riesgos de colapso y peligro que ello representa, los viales interiores de Tàrrega no están dimensionados para el paso de esta cantidad de vehículos pesantes y el antiguo tramo de la N-2 se ha convertido actualmente en una vía pacificada de tráfico restringido para los camiones y que dispone solo de dos carriles con una anchura máxima de 3 metros. Dicha reivindicación ha sido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 4

reclamada reiteradamente al Gobierno del Estado y su delegada en Lleida ha comprometido su evaluación y traslado al Ministerio de Fomento y a pesar de ello todavía no se ha iniciado ninguna acción.

En consecuencia, entendemos desde Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea que es necesario dotar los siete kilómetros del tramo de la A-2 que discurren en el término de Tàrraga de dos calzadas laterales para mejorar el servicio y la seguridad de la autovía, una de las principales de Cataluña, y para poder responder con agilidad y sin colapsar la ciudad de Tàrraga en caso de accidentes, por lo que por supuesto vamos a votar a favor de esta PNL.

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

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

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

No voy a extenderme en las condiciones técnicas de la propuesta, el representante de Unidos Podemos lo ha explicado con claridad, lo que quiero simplemente es señalar que Tàrraga es el segundo municipio en importancia de la provincia de Lérida, no es un núcleo pequeñito de habitantes, es una ciudad importante, con una gran actividad económica, es capital de comarca, es decir, tiene una influencia en el movimiento económico, es una gran ciudad, no es un pequeño municipio, y, como se explicaba anteriormente, se da la paradoja que siendo el municipio más importante de aquella zona, es el único que no tiene carriles alternativos, es decir, hay municipios muchísimo más pequeños, Lérida, quien conozca Lérida sabrá que son muchísimos pequeños municipios, tiene pequeños municipios donde hay dos carriles alternativos y el lugar donde hay mayor actividad económica, donde hay mayor concentración de ciudadanos, es donde no existe esa alternativa, y ponían aquí el claro ejemplo, que es el que levantó las alarmas de lo mal diseñada que estaba esta situación, que produjo aquel accidente, que todo el tráfico tuviese que pasar por una ciudad de más de 10 000 habitantes, como es Tàrraga, y además bloqueó el suministro de agua de boca, porque pasa un acueducto que suministra agua a la ciudad de Tàrraga, es decir que el accidente provocó dos efectos evidentes por su ubicación.

Por eso nosotros vamos a dar apoyo a esta propuesta, creemos que es una propuesta razonable y que el Ministerio tenía que poner en marcha, porque es la solución más razonable al conflicto, evita las dos consecuencias, someter a una población importante y a sus ciudadanos a este riesgo y además le da más seguridad a un tramo importantísimo, que es el otro elemento que aquí se ha destacado, en las vías de comunicación de nuestro país, no es una carretera marginal ni secundaria, sino que es una de las grandes vías de comunicación de España. En este sentido, nosotros por eso nuestra posición es favorable, vamos a votar a favor de este inicio, porque esta es una propuesta que no hay en estos momentos nada, es decir, es la voluntad política que tenemos que expresar para que el Gobierno comience a plantear de manera técnica la solución a un problema que ya comienza a arrastrar hace demasiados años. Así que nuestra posición es a favor de esta propuesta que ha presentado el grupo del Partit Demòcrata. Muchas gracias.

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

A continuación, para fijar posición por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Candón.

El señor **CANDÓN ADÁN**: Buenas tardes. Gracias, señor presidente.

El trazado de la autovía A-2 en Tàrraga discurre en variante de trazado respecto a la antigua N-II, que atraviesa en travesía el núcleo urbano de esta localidad, como bien se ha dicho aquí. Quiero recordar que la antigua nacional disponía de multitud de accesos a las propiedades colindantes, por lo que la ejecución de la autovía en duplicación de la calzada obligó a ejecutar vías de servicio paralelas a ambos lados del tronco de la autovía, estas son las calzadas laterales a las que se alude en la PNL. Hay que evocar que la función de las vías de servicio es dar accesibilidad a los edificios y propiedades contiguos a la antigua N-II y que tenían previamente acceso a ella, dado que una autovía debe de contar con limitación de acceso para garantizar su seguridad, por eso son construidas estas vías de servicio, aunque en casos excepcionales de accidente pueden ser utilizadas como vías alternativas de escape, al igual que se utiliza la antigua N-II en Tàrraga. Obviamente, al discurrir el trazado de la A-2 en Tàrraga en variante de nuevo trazado, no hubo necesidad de construir vías de servicio, ya que no había que reponer acceso a edificios y negocios que previamente tuvieron acceso a la N-II.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 5

En todo caso, cabe recordar que el corte de una autovía por accidente es una situación excepcional y que el diseño de la sección transversal de una carretera no puede estar supeditado a solventar este tipo de situaciones por razones de economía y rentabilidad del gasto público.

Por lo tanto, nuestro voto en contra de la proposición no de ley presentada hoy aquí. Muchas gracias.

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

— RELATIVA AL ESTUDIO INTEGRAL Y LA ELABORACIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN DE UN MAPA NACIONAL DE ISÓCRONAS PARA LOS TIEMPOS DE RESPUESTA DE LOS SERVICIOS DE EMERGENCIAS DE ASISTENCIA MÉDICA EN LA TOTALIDAD DE LA RED DE CARRETERAS NACIONALES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001407).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación vamos a pasar a debatir la primera proposición no de ley de las que figuran en el orden del día, que es iniciativa del Grupo de Ciudadanos, y es relativa al estudio integral y elaboración y actualización del mapa nacional de isócronas para los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia de asistencia médica en la totalidad de la red de carreteras nacionales del Estado.

A continuación, para la presentación de la misma tiene la palabra el señor Clemente Giménez.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Buenas tardes. Muchas gracias, señor presidente, miembros de la Mesa, señorías.

Una filosofía que ha seguido Ciudadanos en bastantes proposiciones e iniciativas parlamentarias es que antes de hacer grandes planes estratégicos grandilocuentes que conlleven gastar mucho dinero, es fundamental tener datos e indicadores, porque a veces no es necesario gastar más, es necesario gastar mejor.

Me gustaría empezar la proposición con una frase que dijo el doctor Adams Crowley, un cirujano militar y director del Centro de Atención al Shock Traumático de Maryland, en la que se basa en la filosofía de esta iniciativa, decía que hay una hora de oro entre la vida y la muerte, si estás gravemente lesionado tienes menos de sesenta minutos para sobrevivir, de ahí es de donde se saca la famosa hora de oro, puedes no morir entonces, pero lo puedes hacer tres días o dos semanas después porque algo ha ocurrido en tu cuerpo que es irreparable. Nosotros entendemos que en una iniciativa que a pesar que algunos quizá puedan decir que no conlleva una partida económica concreta, lo que sí que quiero hacer es poner el foco en uno de los posibles vectores para reducir la siniestralidad, ya que es evidente que junto a la edad alta del parque móvil, falta de mantenimiento, y ya no entraremos en cuestión si es por culpa de la crisis o no, uno de los factores por los cuales nos alejamos de la media europea, es precisamente los tiempos de respuesta, de ahí el carácter técnico, y creo que factible, de esta iniciativa.

Según la Agencia Europea de Recolección de Datos, hablan de que el trauma grave es una de las entidades clínicas que más se benefician por una atención precoz, por lo cual uno de los mayores problemas a los que se encuentran sometidos las víctimas de estos accidentes de tráfico es la espera y el tiempo de respuesta de estos servicios.

En atención a sus lesiones tipo, los afectados necesitan de los servicios públicos un tiempo máximo de respuesta en la asistencia primaria de urgencia de quince minutos como valor recomendado por numerosos organismos y entidades que más han estudiado la problemática, ilústrese a modo de ejemplo lo que venía diciendo antes de armonizar con Europa, es que Alemania son doce minutos, ocho minutos para el Reino Unido o el excepcionalmente corto de Dinamarca, que llega tan solo a los cinco minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón un minuto. Por favor, la acústica en este sitio solo hace distraer el debate. Es difícil para el que está en el uso de la palabra poderse mantener ausente de los murmullos. Gracias.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Gracias, señor presidente.

Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el tiempo de respuesta, hasta donde podemos saber a falta de un estudio más profundo en España, se sitúa entre veinticinco y treinta y ocho minutos, produciéndose el 57 % de los fallecidos en los cinco minutos primeros, el 66 % en los veinte y el 75 % en los sesenta minutos —recordemos—, en la famosa llamada hora de oro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 6

El tiempo medio de respuesta en cuanto a la atención de la llamada del 112, los servicios de emergencia, son de ciento ochenta segundos de media, tres primeros minutos vitales para sacar información, el tipo de lesión, la ubicación, etcétera. Es fácilmente deducible que, reduciendo dicho tiempo de respuesta de los recomendados quince minutos, el 10 % de los siniestros fatales conlleva la muerte inevitable por la fuerza del impacto, y, una vez en el centro médico, la cifra sube hasta la horquilla del 15 % o el 20 % por lesiones multiorgánicas, por lo que es inexorable que armonizando los llamados tiempos de respuesta nos podremos acercar a esa media de quince minutos y salvar muchísimas vidas, porque desde que se produce el siniestro hasta que se presentan *in situ* los servicios de emergencia sanitarios en esos quince minutos se estima que el número de fallecimientos podría reducirse hasta en un 25 % para el caso de España.

Los problemas de demora asistencial se potencian en la casuística de la lesividad del usuario accidentado y la circulación por carreteras convencionales de baja intensidad en la media diaria, alejadas de las unidades de emergencia y con velocidades lentas de aproximación al punto de conflicto. Además, a demora en la activación de los servicios de emergencia derivada de la circulación en este tipo de carretera o caminos se une la a veces baja cobertura de telefonía móvil en la zona. Es por eso que existen iniciativas europeas al respecto, como la obligatoriedad del eCall en los vehículos de nueva fabricación a partir del 31 de marzo del 2018.

En la exposición de motivos, en la que no voy a entrar por ir resumiendo, se hace referencia a cuánto dinero podemos recuperar en servicios sanitarios si reducimos la siniestralidad un 25 %. Con esta iniciativa, que plantea realizar un estudio integral, hemos intentando no herir la sensibilidad de los partidos nacionalistas, porque cuando hablamos de que hay que hacer un estudio integral en toda la red estatal de carreteras instamos a que también haya colaboración con las distintas administraciones. Lo importante no es hablar de competencias, lo que me gustaría es que fuéramos sensatos y coherentes; creo que esta medida puede ayudar y no necesariamente implica un gran coste de dinero. Siguiendo los valores recomendados por estudios certificados y homologados, el 80 % de la población debe de estar cubierto por un tiempo de respuesta de menos de quince minutos y el 90 % en menos de treinta minutos, lo que puede conllevar un ahorro en pérdidas humanas de más de un 25 %.

Muchísimas gracias, señorías, y adelanto que aceptamos la enmienda del Grupo Podemos-En Comú Podem, porque es una cuestión técnica, y espero que no nos quedemos en la semántica.

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

A continuación, para la defensa de la enmienda del Grupo Confederal de Unidos Podemos, tiene la palabra don Jorge Luis.

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

Gracias por traer este debate sobre coordinación, información y aspectos técnicos, que no son, en absoluto, complicados de poner en marcha y que, desde luego, nuestro grupo apoya. La enmienda que presentamos es puramente técnica, acerca de la redacción de la proposición. Ya tratamos una iniciativa en este sentido en la que hacíamos referencia a la N-230, donde la hora de oro se hace un tiempo muy largo. Los estudios sobre seguridad vial y los servicios de información y localización así lo consideran. Un mapa de isócronas es esto. **(Muestra un documento)**. En él aparecen todos los puntos de la geografía referenciados a uno concreto y en función del tiempo de espera. Es un mapa interactivo en el que todos los puntos están referenciados con respecto a los demás a fin de obtener una superficie en la que se pueda lograr lo que dice la proposición, que se cumplan los tiempos de respuesta en el menor tiempo posible. De este modo, nuestra enmienda es simplemente técnica, porque no solo se necesita la coordinación con los servicios de emergencia, sino un adecuado alcance de los servicios de información, de cobertura en el medio rural, que es donde más dificultades tienen, porque muchas veces no son capaces de responder a los sistemas previstos, como el eCall, de modo que transcurre mucho tiempo sin poder responder a ese tipo de llamada. Por tanto, hay muchas cuestiones que proponer y que estamos defendiendo en la Comisión de Energía y Agenda Digital y en la de Industria. Lo apoyamos y esperamos verlo realizado en poco tiempo a través de las universidades o los órganos que la Dirección General de Tráfico o el Consejo Superior de Tráfico tengan a bien poner en marcha.

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

A continuación, para fijar posición, tiene la palabra el señor Sauquillo en nombre del Grupo Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 7

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

Uno de los mayores problemas con que se encuentran las víctimas de accidentes de tráfico es la espera y el tiempo de respuesta de los servicios sanitarios de emergencia para ser atendidos. En muchas ocasiones el tiempo desde que se produce el siniestro hasta que los servicios de emergencia se hacen eco de lo ocurrido y llegan al lugar de los hechos puede ser lo suficientemente largo como para que no pueda hacerse nada para salvar la vida de los accidentados. Los tiempos máximos de respuesta recomendados por los organismos y entidades que han analizado esta problemática es de quince minutos y, viendo la diferencia existente con otros países de la Unión Europea, entendemos que es urgente actuar y poner en marcha medidas que consigan reducir ese tiempo de espera en nuestro país.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista manifestamos nuestra postura a favor de esta proposición no de ley que presenta Ciudadanos. Estamos de acuerdo con la necesidad de reducir los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia sanitarios ante la espera de las personas que sufren un accidente de tráfico. Esta realidad tiene que hacernos reflexionar y mucho sobre las medidas que debemos poner en marcha para reducir los accidentes, así como el número de fallecidos y heridos. Por ello, para que la cifra de muertes sea cada vez menor, se intenta mejorar en seguridad vial, por ejemplo, con la implantación en España y en el resto de Europa del sistema eCall, un dispositivo que ayuda de manera automática. Este sistema, que impone la Unión Europea a través de la directiva 2007/46, tiene como objetivo ayudar a salvar vidas, ya que hace aumentar la rapidez en la atención a las víctimas, porque avisa a Emergencias 112 de forma automática, en auxilio del conductor y los pasajeros en caso de grave accidente.

Pero el sistema eCall requiere también de la coordinación de toda la red de comunicaciones, de manera que la llamada de urgencia pase por todos los canales y proveedores de telefonía móvil por los que tenga que pasar con carácter prioritario. Además estamos de acuerdo en que en nuestro país tenemos un importante envejecimiento del parque automovilístico y ello dificulta la implantación de este sistema, del mismo modo que la infraestructura viaria necesita importantes inversiones. Pero creemos que es importante llevar a cabo también otras medidas, por ejemplo, poner en marcha un plan de incentivos para la adquisición de vehículos nuevos que puedan llevar implantados este sistema eCall y que mejoran la seguridad vial en nuestras carreteras, así como reactivar el Plan PIVE y dotar mejor el Plan Movea, al tiempo que de más inversiones para la mejora de las carreteras, todo lo cual ayudaría a reducir el tiempo medio de respuesta en la atención de los sistemas sanitarios en el auxilio de accidentes en lo que hace referencia a los desplazamientos.

Termino, señorías, la seguridad vial —y lo hemos debatido y acordado aquí— debe ser una prioridad para este Gobierno y todos los que trabajamos para conseguir una tasa de cero fallecidos, porque se trata de salvar vidas humanas.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Tremiño.

El señor **TREMIÑO GÓMEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, la rápida atención médica en casos de accidente es uno de los factores que contribuyen drásticamente a reducir la lesividad de los heridos. Obtener una alerta inmediata cuando haya un accidente y conocer la ubicación exacta del lugar acorta notablemente los tiempos de respuesta. El protocolo de actuación y buenas prácticas en atención sanitaria inicial al accidentado de tráfico que publicó el Ministerio de Sanidad en el año 2010 y fue elaborado por el grupo de trabajo de la Sociedad Española de Urgencias y Emergencias ya proponía, efectivamente, que el 80 % de la población debe estar cubierta por una unidad de Soporte Vital Avanzado en un isócrona de quince minutos y el 90 % en un isócrona de treinta minutos. Adelanto, señorías, que el Partido Popular votará a favor de la realización del mapa de isócronas para conocer el grado de cumplimiento por parte de las administraciones competentes en la prestación de servicio de salud, a tenor de las recomendaciones establecidas en el protocolo de buenas prácticas antes citado, como no podía ser de otra manera.

Si me permiten, les voy a contar mi experiencia personal. El 4 de febrero de 1991, lunes, a las tres de la tarde, salía de un curso de Capacitación de Gestión Agraria en Palencia y a las cuatro tenía que llegar a la Facultad de Derecho, en Valladolid. Tenía que recorrer cuarenta kilómetros en una hora, y entonces era la época en la que había cien asientos en la facultad y éramos doscientos alumnos, con lo cual o llegabas pronto o no llegabas. Nunca llegué, tuve mi accidente; di ocho vueltas de campana,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 8

perdí el conocimiento y, cuando lo recuperé, vi a un grupo de personas que estaban mirando el coche y comentando que estaba muerto. Pero yo me estaba enterando. Y tuve suerte, porque el accidente fue a tres kilómetros del hospital general de Palencia, lo que quiere decir que en cinco o diez minutos llegó la ambulancia. Pero les puedo garantizar que esos diez minutos fueron los más largos de mi vida, tanto que todavía a fecha de hoy, veintiséis años después, no los he olvidado. Les puedo decir que estuve más de un año despertándome muchas noches pensando que, efectivamente, estaba muerto y me estaba enterando de mi muerte. Por eso, acortar el tiempo de respuesta para todas las personas accidentadas es fundamental. Se lo digo por propia experiencia. El Partido Popular votará a favor.

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

Doy por hecho que el proponente de la iniciativa acepta la enmienda presentada. **(Asentimiento)**.

— RELATIVA A LA NECESIDAD DE REALIZAR ACTUACIONES DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN VARIOS TRAMOS DE LA N-540 A SU PASO POR LA PROVINCIA DE LUGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/001611).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al tercer punto del orden del día, tal y como figura en la convocatoria de la Comisión. Proposición no de ley relativa a la necesidad de realizar actuaciones de mejora de seguridad vial en varios tramos de la N-540 a su paso por la provincia de Lugo, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Para su defensa, tiene la palabra la señora Fernández Gómez.

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

Traemos esta tarde a debate a esta Comisión una proposición no de ley en la que básicamente demandamos la ejecución de actuaciones para mejorar la seguridad vial en la N-540 a su paso por la provincia de Lugo, especialmente en el tramo situado entre Guntín y Ventas de Narón, así como el trayecto entre Chantada y Taboada, debido al mal estado del firme, lo que constituye un verdadero peligro para la conducción. Hay un abandono evidente, sobre todo, un abandono del mantenimiento de esta infraestructura. Se evidencia en el desgaste del pavimento, que incluso llega a los carriles de incorporación y salida. Y nos choca un poco la actitud del Gobierno, que es un tanto dubitativa a la hora de abordar este problema, porque recientemente un compañero de Marea realizó una pregunta al Ministerio sobre el estado de esta carretera y en la valoración decía el ministerio que no es un tramo de concentración de accidentes; reconocía que había tramos en los que se aconseja la realización de actuaciones y, al mismo tiempo, decía que el estado de la N-540 se considera aceptable. Entonces, es como una especie de sí pero no permanente y un reconocimiento escueto de la degradación de esta infraestructura. Pero, bueno, ya es un avance, no hay una negación a la mayor; reconocen que el estado de la carretera no es el ideal, aunque quizá no entre en esa categoría de tramo de concentración de accidentes.

No obstante, la realidad advierte que sí que hay problemas. De hecho, nos viene a la memoria la sucesión de accidentes que se produjeron en otoño de 2015 en los dos kilómetros de la N-540 que atraviesan Guntín y donde falleció una persona y hubo once heridos en un intervalo de solo dieciocho días. Por lo tanto, estaremos todos de acuerdo en que tiene una siniestralidad alta. Los vecinos y vecinas de Guntín están cansados de denunciar la peligrosidad de la curva situada a la salida de la localidad y relatan los frecuentes accidentes que se producen en esta área. Y en el caso de Chantada, son numerosas las quejas de los habitantes de esta localidad por el lamentable estado de la variante, con siete kilómetros de pavimento totalmente desgastado. Dicen que tienen que esquivar los múltiples baches y agujeros abiertos en el firme a lo largo de los siete kilómetros.

Fijense en que el informe de 2015 de la Asociación Española de la Carretera señala a Galicia entre las cinco comunidades autónomas con el firme de las carreteras en peor estado, y, al menos, 35 de las 28 viales están en pésimas condiciones, siendo uno de ellos el de la N-540, en los tramos mencionados, destacados como los que presentan un estado de conservación más calamitoso en toda la red viaria estatal en Galicia. Como decía, realmente la situación es peor de lo que el ministerio afirma en su respuesta, que, como digo, es tibia; una respuesta en la que se reconoce que se necesitan nuevas actuaciones, y que, de hecho, están en redacción tres proyectos, con un importe de 6,6 millones. Nos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 9

choca que ustedes reconozcan esto y que digan que existen proyectos para solucionarlo, porque cuando vamos a los Presupuestos Generales del Estado no hay ninguna partida contemplada. Es evidente que la propuesta va en la línea de garantizar esa ejecución de mejora en esta infraestructura.

Nos choca también la enmienda del Partido Popular, pidiendo que cambiemos lo concreto, la propuesta que presentamos, por un simple «vamos a seguir trabajando en ello». Seguir trabajando en ello no sirve para nada. Nosotros estamos dispuestos a llegar a un acuerdo de transacción con el Partido Popular, pero si se comprometen a una fecha, no simplemente a seguir trabajando en ello. Si hay un compromiso de una fecha concreta, como digo, podríamos llegar a un acuerdo, porque lo que proponemos es algo muy simple y que el ministerio puede llevar a cabo. No supone una gran inversión. Creemos que es perfectamente asumible, con todo lo que he explicado, pues ya están los proyectos avanzados. Lo único que queremos es que haya un compromiso firme.

Gracias.

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

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular a la proposición no de ley que nos ocupa, tiene la palabra don Joaquín García Díez.

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

Cuando en la última sesión de esta misma Comisión tratamos una iniciativa similar, también del mismo grupo proponente, en aquella ocasión sobre otras carreteras nacionales, la N-642, la N-674 y la N-640, también de la provincia de Lugo, les di mi opinión —sé que puede ser compartida o no, pero es mi opinión, al fin y al cabo— en cuanto al tratamiento de renovaciones de firme en la Comisión de Seguridad Vial, y también les decía que suponía que no iba a ser la última vez que íbamos a seguir tratando iniciativas sobre mejoras en las carreteras en cualquiera de las provincias de España. Hoy nos acaba de explicar la portavoz del Grupo de Podemos cuál es su planteamiento sobre una de las carreteras, de las muchas carreteras nacionales que atraviesan la provincia de Lugo, en este caso la Nacional 540. Señoría, en primer lugar, es una carretera en la que ya se han realizado importantes actuaciones, también de mantenimiento, evidentemente, porque durante los años 2015 y 2016 se ha procedido a reparar algunos de los puntos kilométricos más conflictivos o donde existía más riesgo para la seguridad. Lógicamente, somos conscientes de que hay otros, algunos de ellos contemplados en esta iniciativa, que Fomento tiene identificados para una actuación aconsejable sobre su firme. Concretamente, hay dos proyectos que ya están redactados —no es que se estén redactando, es que ya están redactados— y que, además, están clasificados como prioritarios. El primero de ellos es para rehabilitar la estructura del firme entre los puntos kilométricos 21,800 y 41,800, concretamente, desde el final de la travesía de la localidad de Guntín hasta el final de la variante de Tabeada, y el importe de la ejecución de estas obras ascendería a 3,5 millones de euros. El segundo de los proyectos afecta a los puntos kilométricos 41,800 a 62,800, es decir, desde el final del tramo anterior hasta el inicio de la travesía de A Barrela, incluyendo la variante de la localidad de Chantada. Y a estos dos proyectos, que —insisto— están ya redactados y en tramitación, habría que añadir un tercero, que está en redacción en este momento, que es el de la travesía de Guntín, relativo a un tramo pequeño, desde el 17,260 al 18,420, por un importe de 240 000 euros. En total, son los 6,6 millones de euros a los que se refería la portavoz, que recoge esos datos de la respuesta que el ministerio había dado a una pregunta escrita.

Pero, además, los Presupuestos Generales del Estado contemplan partidas para la mejora, el mantenimiento, la seguridad vial, etcétera, solamente en la provincia de Lugo de 16,9, casi 17 millones de euros. Por lo tanto, estos proyectos, que están clasificados como prioritarios y que ya están redactados, podrán ser abordados en cuanto el ministerio lo estime oportuno y conveniente. Por eso, hemos presentado esta enmienda, porque para nosotros seguir trabajando es seguir haciendo las cosas bien, seguir mejorando nuestras carreteras, una amplia red de carreteras, y la provincia de Lugo es enorme, tiene una extensión muy grande en kilómetros y la atraviesan muchas carreteras nacionales, incluso autovías. Es la tercera provincia de España en inversión en carreteras en los Presupuestos Generales del Estado y, por lo tanto, es una prueba más de que la apuesta de este Gobierno por mejorar nuestras comunicaciones no es un anuncio, es algo concreto y serio. De ahí que lamentamos que no les valga nuestra enmienda. No nos opondremos a su iniciativa, pero tampoco, evidentemente, podremos dar nuestro voto favorable, por las razones que acabo de exponer.

Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 10

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

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

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

Coincidimos en que las proposiciones relativas a la reparación de carreteras deberían pasar por la Comisión de Fomento y que las que allí se rechacen no han de pasar a la Comisión de Seguridad Vial, porque podríamos hacer muchas otras cosas aparte de eso. No obstante, es cierta la peligrosidad de la N-540 en la zona urbana de A Barrela, en la provincia de Lugo, y el cruce de Cambeo, por ejemplo, está considerado como el cuarto más peligroso de la provincia Ourense, según el estudio del RACE, que sitúa esta carretera entre las cinco más peligrosas. Por lo tanto, estamos de acuerdo en que se adopten las medidas oportunas en este tramo, donde en marzo de este mismo año se produjo un atropello mortal, en una de las incorporaciones a la nacional. También hay que comentar que, según reiteran distintos medios informativos, hace mucho tiempo que señales de esta carretera entre Lugo y Ourense son bastante confusas, porque en 79 kilómetros se acumulan unas 600 señales, y en algunos tramos los indicadores parecen contradecirse, lo que es bastante complicado para una persona que venga de fuera y no esté acostumbrada a ella, aparte del deteriorado y desgastado firme en algunos de sus tramos. Por tanto, Ciudadanos considera que los problemas de esta nacional, la N-540, como en otras de ámbito nacional, están relacionados no solo con el estado de conservación del firme, sino también con su señalización, que es confusa y excesiva, lo que puede provocar la pérdida de atención en los conductores y afectar realmente a la seguridad vial, razón por la que vamos a votar a favor de esta iniciativa.

Muchas gracias.

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

Para concluir el debate de esta iniciativa, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García Mira.

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

Con respecto a esta iniciativa que presenta En Marea, consideramos que la mejora de la seguridad de la carretera constituye uno de los objetivos estratégicos más importantes en cualquier plan de seguridad vial que plantee entre otras acciones la realización de actuaciones de mantenimiento y conservación de las redes autonómicas en todo el territorio del Estado. La carretera N-540, que une las ciudades de Lugo y Ourense, en la Comunidad Autónoma Gallega, está en considerable mal estado; su mantenimiento es muy deficiente y tiene numerosos baches y roderas, lo que hace verdaderamente peligroso el tráfico en una carretera de por sí complicada, por la orografía por la que discurre, con numerosas curvas y cambios de nivel.

Esta carretera transcurre por las poblaciones de Guntín, Taboada, Chantada, Carballedo y otros, por lo que además de unir las dos capitales de provincia, Lugo y Ourense, comunica municipios importantes de la provincia. Y además de los problemas con el firme, la ubicación de las señales de tráfico genera confusión, porque en 79 kilómetros hay más de 600 señales, en ocasiones con muy poca separación entre ellas, y en otras parecen contradictorias. Por ejemplo, en la localidad de Penas Albas comienza un doble carril, con una señal que marca una velocidad límite de 80 kilómetros por hora, pero a menos de 50 metros hay una recomendación para que los que circulan por el carril rápido vayan a más de 70, mientras que, cuando ya se va a esa velocidad, enseguida aparece una limitación de 60; apenas transcurren 100 metros y los conductores cambian entre tres velocidades, sin apenas tiempo físico, tiempo material de procesamiento, pero a veces también sin capacidad psicológica para reaccionar. Téngase en cuenta que los problemas psicotécnicos con los que se encuentran los conductores son a veces difíciles de resolver, más difíciles que lo puedan ser en un período formativo. Los riesgos, por tanto, son manifiestos, ya que este tipo de incidencias pueden dar lugar a colisiones, especialmente colisiones por alcance. Las señales deben situarse en lugares donde puedan ser reconocidas con facilidad y a tiempo por los conductores y usuarios.

Por tanto, consideramos que es urgente realizar actuaciones de mantenimiento y conservación, así como de reubicación de señales en esta carretera, la N-540, entre Lugo y Ourense, y, en este sentido, nuestro Grupo Parlamentario ha presentado otra una iniciativa con el mismo objeto. Por eso, la vamos a dar apoyo, porque entendemos que contribuirá a mejorar el cumplimiento de objetivos estratégicos importantes para garantizar la seguridad vial en la provincia de Lugo y en Galicia, en general.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 11

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Mira. (La señora Fernández Gómez pide la palabra).

Dígame, señoría.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Disculpe, señor presidente. Quería hacer una aclaración sobre las enmiendas. Como el portavoz del Grupo Popular ha dicho que rechazamos la enmienda, me gustaría aclarar que nosotros planteamos una transaccional. No he dicho que la rechazamos, sino que aceptamos su enmienda añadiendo una cuestión de compromiso temporal. Por lo tanto, lo vamos a hablar, pero no hay un rechazo frontal y mostramos nuestra voluntad de llegar a acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, así lo había entendido y, por eso, no le había preguntado sobre si se acepta o no la enmienda, porque entendía que la pelota está en el tejado. Le preguntaré luego si han llegado a un acuerdo y en qué términos se votará la iniciativa.

— RELATIVA A LA CREACIÓN DE LA ESCALA DEL FUNCIONARIADO EXAMINADOR DE TRÁFICO Y SU ADECUADO RECONOCIMIENTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/001752).

El señor **PRESIDENTE**: Punto cuarto, proposición no de ley relativa a la creación de la escala del funcionariado examinador de tráfico y su adecuado reconocimiento, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Para su defensa, tiene la palabra la señora Farré.

La señora **FARRÉ FIDALGO**: Gracias, señor presidente.

Coincide que traemos esta propuesta con la huelga de examinadores que se llevó a cabo ayer y lleva ya varios días. Ha tenido un seguimiento entre el 70 % y el 80 %, es la tercera jornada del último mes y está anunciado que se prolongará hasta el 31 de julio los lunes, martes y miércoles. Señorías, este conflicto no surge de la reivindicación de los funcionarios, sino a causa de una negligencia del Gobierno, que no ha cumplido lo que se comprometió a hacer hace dos años, en 2015. En este sentido, aceptamos la enmienda que han presentado los compañeros del Grupo Socialista e insistimos, aprovechando la situación, en que el problema de este conflicto tiene dos grandes ejes: uno es la falta de examinadores y el otro, las condiciones laborales. Además el sector ha denunciado varias veces que no se siente valorado, cuando en esta misma Comisión hemos insistido siempre en que la educación vial es el eje principal para la seguridad vial.

Entonces, teniendo en cuenta que el abandono del sector viene de largo, porque no se han repuesto jubilaciones, no se han celebrado nuevas convocatorias, solo se reponen a partir de convocatorias internas, y hay falta de personal en las provincias, una carga excesiva, y los mismos examinadores acaban haciendo tareas administrativas, aspectos que ya hemos ido denunciando aquí, nos preocupa, porque da la sensación de que hay detrás una voluntad de privatizar el sector. La Confederación Nacional de Autoescuelas de España, la CNAE, ha alertado varias veces también sobre este déficit. Advirtió repetidamente de que es un problema que se puede evitar y que arreglarlo en los presupuestos del próximo año tampoco sirve, porque solo implica retrasar la solución al problema hasta 2019.

Al final, estamos ante una huelga por incumplimiento que afecta tanto a nivel económico como a los alumnos, que no pueden examinarse, como a las autoescuelas, que ven empeorar sus condiciones de trabajo. En todo caso, celebramos las propuestas que se han hecho desde la Dirección General de Tráfico, tanto en comparecencia en esta Comisión como en las reuniones mantenidas con los sindicatos, y que se haya insistido en que se tiene en cuenta la creación de una escala específica para los examinadores.

Respecto a la propuesta de ampliar la plantilla con cien personas que proceden del ejército, que parece ser que se está negociando ya con Función pública y lo ha autorizado para que se negocie con el ministerio, estamos de acuerdo en que se dé una salida laboral al personal del ejército que se queda colgado a partir de los cuarenta y cinco años y que tienen como único futuro laboral directo el paro, pero continuamos viendo que el problema es que las plazas a nivel interno se quedan vacías porque no son atractivas, no se ha cumplido el compromiso que se verbalizó aquí —hace ya dos años también se comprometió a ello la directora anterior— de crear el complemento específico y creemos que los compromisos están para cumplirlos. No es una solución inmediata el abrir estas cien plazas, porque sabemos que este personal tiene que formarse y tampoco son plazas suficientes. Además, existe el recelo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 12

por parte de los examinadores de Tráfico, porque no se han cumplido anteriormente algunos compromisos, y cuesta que tengan confianza en que esto se haga. Por esta razón, la enmienda que nos presentaba el PP y que pedía que adscribiéramos esta escala a la categoría C1 no la aceptaremos porque consideramos que la categoría en la que tienen que estar adscritos, y es la que reclama el sector, es la del grupo B. Este no es el antiguo grupo B que ahora es el A-2; es un grupo B que ahora mismo no está usándose, le llaman el grupo fantasma dentro de la Administración, pero está ahí, se puede usar y es el que piden ellos.

Antes de acabar, me gustaría recordar que este es un tema central, que se ha tratado varias veces en esta Comisión en esta legislatura: el 29 de noviembre PDeCAT presentó una enmienda sobre la falta de examinadores, que aprobamos por unanimidad, el 29 de marzo el PSOE presentó otra enmienda sobre la falta de plazas, que volvimos a aprobar por unanimidad. A lo largo del debate de los presupuestos hemos hecho énfasis tanto en la escala como en la falta de plazas, y la DGT se ha ido comprometiendo a llevarlo a cabo, pero al final estos acuerdos no se están cumpliendo, ni los de las plazas ni los del complemento específico, por lo que esperamos que se apruebe esta PNL, porque esta petición añade el compromiso de la Cámara y de esta Comisión de que se cree una escala específica para los examinadores de tráfico.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Farré. A continuación, para defender la enmienda que ha presentado el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Bellido.

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

Lo ha explicado a la perfección la ponente de Podemos. Este es un asunto que viene a esta Comisión de manera recurrente, a veces sobre un problema territorial en alguna de las provincias del país, otras veces con carácter general —el Grupo Socialista presentó una proposición hace unos meses—; además, también tiene diversa procedencia, a veces es para defender al sector de las autoescuelas, pymes, microempresarios, trabajadores que se ven afectados por esta situación, otras veces para defender a los funcionarios y trabajadores de la Dirección General de Tráfico, que de alguna manera esperan que se resuelva este problema. A esos trabajadores se les prometió hace dos años —lo ha explicado bien la señora Farré y por tanto no abundaré más sobre ello— una solución que no ha llegado; es decir que hay que pasar de las palabras a los hechos.

Mientras no se resuelva este problema no solamente se estará perjudicando a unos 600 trabajadores de la Dirección General de Tráfico, a 600 servidores públicos, sino que se estará perjudicando a miles y miles de autoescuelas y también a miles y miles de aspirantes. Según la CNAE, la patronal de las autoescuelas, este verano habrá entre 70 000 y 100 000 personas esperando que el Gobierno resuelva un problema que tiene una solución razonablemente sencilla, no rápida, pero razonablemente sencilla. Hubiese bastado con aceptar, por ejemplo, la enmienda a los Presupuestos Generales del Estado que presentó el Grupo Parlamentario Socialista, de dotar con 3 millones de euros una partida de personal para estos trabajadores, para la escala de la que habla Podemos, y las retribuciones que nosotros hemos querido añadir y que suponen de media unos 3000 euros al año por examinador, y también para aumentar la plantilla, que es a todas luces insuficiente. Mientras esto no se haga seguiremos con un problema que hoy solamente tiene un culpable, el Gobierno del Partido Popular. Podemos aprobar en todas las comisiones proposiciones no de ley a este respecto, pero si el Gobierno no le pone solución económica no será posible. Le dije al ministro, le dije al director general, les decimos a los compañeros del Partido Popular en esta Comisión que en política lo que no son cuentas son cuentos, y yo creo que en este caso a los examinadores, a las autoescuelas, a los aspirantes al carné de conducir, lo que se les está contando es un cuento.

Nada más. Apoyaremos la iniciativa. Muchas gracias.

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

A continuación, para defender la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Francisco Molinero.

El señor **MOLINERO HOYOS**: Gracias, señor presidente.

Señorías, todos coincidimos en tres puntos esenciales en esta proposición no de ley que ha presentado el Grupo Unidos Podemos. En primer lugar, efectivamente, faltan examinadores, eso es un hecho constatado y no discutible, puesto que lo hemos reconocido en otras comparecencias; en segundo lugar, que se realiza una actividad que conlleva cierta penosidad por parte de los examinadores y que de alguna

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 13

manera hay que solucionar también; en tercer lugar, también hemos defendido la creación de una escala específica dentro de este cuerpo de examinadores, fundamentalmente por dos motivos: en primer lugar, para dignificar de alguna manera el grado de examinador y, en segundo lugar, para lograr una mejora económica de este colectivo.

Si bien es cierto que tenemos un problema real, debemos solucionarlo de una manera seria y con rigor. No podemos tratar de coger un atajo o un camino sin salida, debemos llegar a soluciones en las que se compatibilicen las reivindicaciones de los examinadores con la legalidad vigente en cada momento, concretamente con la legalidad vigente en este momento. Además, la protección de ese colectivo de examinadores de ninguna de las maneras debe perjudicar a otros colectivos dentro de la Administración Civil del Estado. Por tanto, creo que todos los grupos parlamentarios coincidimos en eso plenamente.

Ahora bien, instar al Gobierno a que los examinadores entren dentro de lo que se llama el grupo B de los cuerpos de la Administración Civil del Estado, es desconocer realmente el Estatuto Básico de la Función Pública. Lo digo por una sencilla razón. Por un lado, porque si bien el artículo 76 viene a mencionar el grupo B, sin embargo no se ha desarrollado hasta la fecha ese grupo y, por otro lado, tampoco existe en la actualidad en la Administración del Estado ningún cuerpo o escala que esté adscrito al grupo B. Por tanto, por ahí no podríamos incluir a los examinadores en el grupo B. Tampoco los podríamos incluir porque el artículo 76 del citado estatuto básico prevé que para el acceso a la escala del grupo B se exigirá estar en posesión del título de técnico superior. No tenemos conocimiento de que en la actualidad exista un título de técnico superior de examinador de Tráfico que se corresponda con la escala de funcionarios examinadores que se pretende crear. Además, y puesto que en la actualidad los examinadores de tráfico están adscritos a los grupos C1 y C2, es razonable pensar que muchos de ellos carecerían de la titulación apropiada para incluirlos en el grupo B, con lo cual lo que sucedería es que se les perjudicaría porque ninguno de ellos, o por lo menos la gran mayoría, podrían ser incluidos en el grupo B. No es lógico ni prudente tratar de incluir en el grupo B a unos funcionarios que pertenecen a los grupos C1 y C2. Por otra parte, la normativa europea en el ámbito de examinadores de Tráfico exige como titulación requerida solo el bachillerato. Por tanto, si pedimos que entren dentro del grupo B, y les estamos exigiendo una titulación superior, los estamos perjudicando, porque les estamos pidiendo más de lo que está pidiendo la normativa europea para formar parte del cuerpo de examinadores de Tráfico.

Aunque en el fondo podríamos apoyar esta iniciativa, muchas de las formas que adopta o que pretende adoptar no podemos admitirlas, porque irían contra el principio de legalidad. Mi grupo parlamentario ha tratado de subsanar esas deficiencias técnicas de la proposición mediante una enmienda que de alguna manera se ajuste técnicamente a lo que realmente nos está exigiendo el Estatuto Básico de la Función Pública, para que el día de mañana esos examinadores dispongan de una escala específica para que se les dignifique como tales y para que, además, de alguna manera se les compense económicamente ese grado de penosidad que tienen y se les incluya a todos ellos en el grupo C, que es en realidad el que les corresponde. Consideramos que es la solución más equitativa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Molinero, le ruego que termine.

El señor **MOLINERO HOYOS**: Perdona, termino ahora mismo.

Incremento retributivo. Creo que no es el momento ni el lugar adecuado para hablar de retribuciones económicas por una simple razón, y me comprenderán. Hay una mesa delegada de tráfico donde se está negociando con los sindicatos. Por tanto, no creo que sea el momento de inmiscuirnos en esas negociaciones donde se está hablando de los complementos específicos y además de las categorías.

Nada más, señor presidente. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Molinero. A continuación, para fijar posiciones por el grupo de Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

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

Creo que sería necesario, lo comenté ya en esta Comisión cuando el día 29 de noviembre debatimos una proposición no de ley para incrementar las plazas de funcionarios examinadores, hacer un análisis exhaustivo de la capacidad de examen actual que tiene la Dirección General de Tráfico y por provincias, porque lo que no tiene lógica es que si la pirámide de la población muestra una sociedad cada vez más envejecida, es imposible que cada vez haya más demanda para la obtención del permiso de conducir. La realidad es que el número de aspirantes aumenta cada año, lo que ocurre es que cada aspirante se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 14

examina varias veces, una media de tres veces cada uno, con lo cual yo creo que tendríamos que hacer todos, la sociedad, las autoescuelas, al DGT, un análisis y pensar si realmente lo estamos haciendo bien. Eso significa que necesitaríamos multiplicar por tres el número de examinadores, cuando en realidad no es necesario. Primero tenemos que analizar cuál es la situación y abordar otras cuestiones, que el Grupo de Ciudadanos planteará en esta Comisión, como es la modificación del examen teórico, por ejemplo, para que no se realicen más exámenes teóricos en papel, que se hagan dentro de las aulas informatizadas de la DGT y el poder aportar cita previa para que sean los propios ciudadanos los que decidan qué día se quieren examinar, lo que haría que las listas de espera fueran mucho más cortas.

Una vez dicho esto, estoy de acuerdo con lo que se plantea en la proposición no de ley, pero también en parte, y digo por qué. Creo que, efectivamente, hay que dignificar el trabajo de los examinadores; no tiene lógica que un personal que trabaja dentro de la Jefatura, sin tener que salir de allí en todo el día, tenga el mismo complemento específico que tienen los examinadores que pasan por una serie de circunstancias más complejas, tanto técnicas como de riesgo de agresiones en algunos casos, accidentes, trabajo a la intemperie, etcétera.

Una vez dicho esto, apoyaría la enmienda que ha presentado el Grupo Socialista, si la acepta el grupo proponente, porque es cierto que llevan mucho tiempo reclamando ese aumento del complemento específico, que no se ha tenido en cuenta y de momento la Cecir no ha respondido. Creo que eso sí que sería justo.

El que tengan una escala propia de oposiciones creo que también es positivo, pero hay que hacerlo con cabeza, con un estudio claro y, sin duda, sin perjudicar a los ya existentes, porque, efectivamente, ahora mismo la mayoría de los examinadores son del grupo C1 y C2, y casi apostaría que hay más del C2 que del C1. Llevarlos a un salto de escala significaría que para poder seguir siendo examinadores esas personas tendrían que realizar una serie de estudios adecuados a esa escala. Desde el punto de vista de Ciudadanos sería más adecuado que fuera un C1, puesto que pasar de C2 a C1 es más sencillo que dar dos saltos desde un C2 a un grupo B, y ya no hablemos del A2, que era lo que inicialmente había entendido yo en la propuesta porque, efectivamente, el grupo B no se utiliza. Pienso que es una buena opción, y creo que el grupo de examinadores lo merecen, pero quizás también otros colectivos dentro de la DGT, como por ejemplo las personas que van a examinar las vías, que también salen a la intemperie, que también sufren las mismas condiciones que los examinadores, para los que en su momento se planteó el aumento de este complemento específico y también para los coordinadores de seguridad vial, que igualmente salen fuera de la Jefatura. Creo que si hay que apostar por profesionalizar o por recompensar a aquellos trabajadores de la DGT que hacen un trabajo diferente, porque la DGT, efectivamente, tiene a su servicio a personal muy cualificado y que hace trabajos realmente importantes a nivel social, se debería reconocer el complemento específico a los examinadores y también a los otros grupos de personas que estoy citando, que también se había recogido en ese acuerdo de 2015. Rompo una lanza por ellos porque son mis antiguos compañeros y sé que estarían encantados de que me acuerde de ellos.

Termino diciendo que, efectivamente, hay que convocar más plazas y que se debe hacer desde la DGT, porque los examinadores están demostrando que el personal propio de la DGT está haciendo un excelente trabajo, pero al mismo tiempo creo que se debe hacer un estudio absoluto y general de la situación porque, como decía al principio de la exposición, quizás no son tantos los que son necesarios, pero lo que sí es importante es que sean personas cualificadas y que tengan el perfil de mérito y capacidad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Farré, ¿está en condiciones de decir en los términos en los que se va a votar la proposición no de ley respecto a las enmiendas presentadas?

La señora **FARRÉ FIDALGO**: Respecto a las enmiendas, aceptamos la del PSOE y no aceptamos la del PP. Después pediré votación por puntos, pero tengo que acabar de concretar qué puntos. ¿Puede ser?

El señor **PRESIDENTE**: No, me temo que una vez que acepta la enmienda no es reglamentario votar por puntos. Si acepta la enmienda tendremos que votarla en sus términos. Si le parece, luego lo pueden hablar y me dan la respuesta al final.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 15

— RELATIVA A LA INFLUENCIA DE LAS DROGAS EN LA CONDUCCIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001778).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 5 del orden del día, que es la proposición no de ley relativa a la influencia de las drogas en la conducción, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Flórez.

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

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente proposición no de ley relativa a la influencia del consumo de drogas en la conducción, que, como ustedes bien saben, es una de las causas principales de siniestralidad, y además es uno de los efectos más flagrantes de los efectos negativos que el consumo de drogas tiene no solamente sobre el propio consumidor o consumidora sino sobre terceros.

Por poner un ejemplo diré que durante la campaña de control de seguridad vial, realizada por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil el pasado diciembre de 2016, en tan solo una semana 1912 conductores y conductoras fueron denunciados por conducir habiendo consumido alcohol y otras drogas. Se realizaron 1417 pruebas de detección de drogas a aquellos conductores que presentaban síntomas de haberlas ingerido, que habían cometido alguna infracción o que se habían visto implicados en algún accidente, y de estas, 518 dieron positivo en el test salival, es decir, un 36,5 %.

Si comparamos los resultados de las pruebas de detección de drogas, solo drogas y sustancias psicoactivas, con el número de controles y de positivos en pruebas de alcoholemia, se ve que hay una diferencia significativa tanto en el número de pruebas realizadas como en el número de positivos obtenidos. Tenemos más de 127 000, prácticamente 128 000 pruebas de alcoholemia, de las cuales solo dieron positivo 1394 frente a un 36,5 % de positivos en las drogas. Esto quiere decir que hay mayor concienciación frente al no consumo, al consumo cero de alcohol al volante, que respecto al consumo de drogas o fármacos en la conducción.

A pesar de que es cierto que ha aumentado el número de controles de detección de drogas, sigue habiendo una importante disparidad. El año pasado, hasta noviembre de 2016, se han registrado 4,6 millones de pruebas de alcoholemia frente a 60 942 pruebas de detección de drogas. Si observamos los resultados de análisis toxicológicos realizados por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, son alarmantes los datos de detección tanto de alcohol como de drogas de abuso o psicofármacos, bien solos o combinados, que están presentes en más del 43 % de los conductores fallecidos en accidente de tráfico, un porcentaje superior al del año anterior, y en un 46 % de los peatones que murieron atropellados, porque parece que cuando hablamos de seguridad vial pensamos solamente en conductores, pero no debemos de olvidar también a los peatones.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista considera que es necesario aumentar el número de controles de drogas, porque aunque ha habido un aumento sigue siendo insuficiente, debido a diferentes motivos, por ejemplo, por la carencia de recursos materiales, por la limitación de la disponibilidad de kits para realizar las pruebas indiciarias, por el elevado coste de los análisis de las muestras salivales, que han de realizarse en un laboratorio especial, incluso por la escasez de medios humanos, porque no olvidemos que las pruebas de detección las tienen que hacer agentes de la Guardia Civil de Tráfico, pero tampoco cualquier agente sino los que estén capacitados para hacer dichas pruebas.

Sabemos que posteriormente a la presentación de esta iniciativa estuvo el director general de Tráfico, el señor Serrano López, que habló también de medidas en esta línea, de aumentar el número de controles, de algún *spot* sobre drogas, y de realizar un estudio sobre la posibilidad de hacer pruebas de detección *in situ*, etcétera. Queremos considerar la política de tolerancia cero y no solamente en el consumo de alcohol al volante sino, repito, de drogas y de fármacos, y que necesitamos medidas concretas anunciadas en las nuevas leyes.

Por todo ello, instamos al Gobierno, y al resto de los grupos presentes en esta sala, a apoyar esta iniciativa, en la que pedimos que se incrementen las pruebas preventivas, especialmente en tramos horarios en los que consta que hay un mayor número de accidentes registrados y de positivos detectados; a incrementar la participación en estudios, tanto nacionales como internacionales, porque en alcohol está todo muy controlado, muy baremado, muy analizado, pero en consumo de drogas, de las influencias de la droga al volante, de detecciones, etcétera, hay que avanzar mucho y también puede ayudar en la prevención; a incluir como medidas que conduzcan a la reducción de la sanción económica no solamente el pronto pago, sino también el sometimiento a cursos de reeducación, que ahora mismo se hacen en cuanto uno va quedándose sin puntos, y no solamente hay esperar a que los conductores se queden sin

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 16

puntos sino que tienen que participar en esos cursos, porque, además, estos controles también son un buen punto de detección de adicciones, una vía de derivación de las personas hacia los centros de salud, hacia la atención en adicciones; a fomentar la realización de campañas de concienciación, no solamente campañas de prevención universal sino también específicas e indicativas para ciertos grupos y potenciales en determinadas zonas; y, cómo no, a hablar de la educación de seguridad vial y de promoción de la salud, que tiene que estar presente desde el inicio de todas las etapas educativas.

Esperando el voto favorable del resto de los grupos a esta iniciativa, solo me resta, puesto que estamos hablando de tráfico y de controles, en nombre de mi grupo y en el mío propio, manifestar un especial agradecimiento a la Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico por la labor que desarrollan, y mostrarles nuestro máximo respeto y gratitud.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Flórez. A continuación, para la defensa de su enmienda, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, don Jorge Luis tiene la palabra.

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

Nuestro grupo saluda esta iniciativa del Partido Socialista y cree que, además, con las enmiendas presentadas, tanto por nuestro grupo como por el Partido Popular, vamos a conseguir mejorarla y al final llegar a un consenso, puesto que ya nos pusimos de acuerdo cuando hicimos las jornadas sobre factor humano y decíamos que no somos conscientes del riesgo que asumimos, o que asumen otros por nuestra culpa, al tomar una serie de sustancias. Habitualmente, cuando hablo de drogas también incluyo el alcohol, aunque en esta se habla de drogas que no son alcohol, pero la apoyamos igualmente.

Como la ponente de esta proposición nos ha comunicado que se va a hacer una transaccional, la apoyaremos, porque además va a recoger algo que creemos que no se ha trasladado a la sociedad, y es que la seguridad vial no será una forma de recaudar, sino de educar en una cultura de paz vial y creemos que eso va a ser útil para que todas estas medidas puedan llegar a la sociedad y podamos hacer una transición de una cultura del riesgo a una cultura de la paz.

Desde nuestro Grupo Confederal, manifestamos el máximo respeto y el máximo agradecimiento a todas aquellas personas de la Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico, que se tienen que exponer muchas veces a situaciones de riesgo producidas por este consumo, creo que inadecuado y que muchas veces excede los límites no solo de la propia persona sino de la sociedad.

Muchísimas gracias por esta iniciativa.

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

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

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

Me complace representar a mi grupo parlamentario para defender una enmienda que, en definitiva, lo único que hace es poner de manifiesto una cuestión en la que estamos de acuerdo, o creo que estamos de acuerdo, que forma parte de la coordinación del trabajo que se está llevando en esta Cámara y que refleja la preocupación de nuestro grupo parlamentario y de otros por los crecientes problemas en la conducción bajo el influjo de distintas sustancias. El planteamiento de la portavoz del Grupo Socialista ha proporcionado la posibilidad de esta, creo, casi unidad de criterio, que agradecemos.

La enmienda que planteamos podemos decir que no solo es una coordinación, sino un complemento en materia educativa, y a ella me referiré dentro de un momento. En general, como ya se ha dicho en la exposición, se alude a la necesidad de incrementar las pruebas preventivas de detección de droga, participación en estudios nacionales e internacionales, incluir medidas que vayan más allá de la reducción de multas, es decir, que pretendan la reeducación del conductor, el fomento de campañas de concienciación, y en la que se dé participación a las víctimas, se introduzca la educación en seguridad vial y en promoción de la salud.

En términos generales, no podemos estar más de acuerdo, porque además se corresponde con la línea en la que se ha venido trabajando. Por tanto, será bienvenido todo lo que sea incrementar, mejorar e intentar que los ciudadanos se encuentren con respuestas eficaces y no con esos dramas a los que asistimos, como el atropello de peatones, de personas que van en vehículos ciclomotores, que están en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 17

una situación mucho más vulnerable, ya que después uno comprueba que esos conductores que no están en condiciones de llevar un vehículo y que realmente tienen en sus manos una máquina de sufrimiento y una máquina de dolor.

Por tanto, en líneas generales, estamos de acuerdo y lo vamos a aceptar si, como ahora nos dirá la portavoz socialista, se incluye esa referencia. Nuestra enmienda va vinculada al punto quinto de la propuesta de resolución en materia educativa. Ella misma lo pone de manifiesto. No es que en este momento no esté introducida la seguridad vial y la promoción de la salud en el currículum educativo, todo lo contrario, lo está, pero nos encontramos en un momento en el que la subcomisión por un pacto educativo está trabajando y, por tanto, creíamos que estos trabajos, mediante los cuales se pretende llegar a una ley de consenso que tenga perdurabilidad en el tiempo, debían reflejarse. Si ahora mismo tanto la seguridad vial como la promoción de la salud ya forman parte de los currículos básicos de educación primaria, educación secundaria obligatoria y bachillerato, estamos de acuerdo en que sigan haciéndolo, que lo hagan de la mejor manera posible dentro de ese modelo, que ojalá podamos alcanzar en este Congreso de los Diputados, que permita la mejor educación de nuestros niños y de nuestros jóvenes. Pero no solo esto, sino que también el modelo de educación para la seguridad vial de la Dirección General de Tráfico promueve una educación en todas las etapas, en todos los momentos de la vida, y esto debe seguir incentivándose. Ahí nos van a encontrar siempre.

Me gustaría señalar, además de lo dicho, que en los otros puntos a los que se refiere, por ejemplo, en el caso del incremento de las pruebas preventivas, la Dirección General de Tráfico, y su director lo ha puesto de manifiesto, tiene como objetivo que este sucesivo incremento que se ha producido en la realización de las pruebas llegue en el año 2017 al menos a las 100 000 pruebas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Hemos pasado de la realización de 4563 pruebas en el año 2013 hasta las 65 169 del pasado año 2016. Como decía la portavoz socialista, algunos de los resultados de los últimos estudios realizados ponen de manifiesto que todavía no tenemos suficiente conocimiento de las consecuencias derivadas de la conducción con otras sustancias que no sean el alcohol. A medida que decrece el número de casos de conducción bajo los efectos del alcohol, sin embargo, en las pruebas realizadas aumenta el número de casos de conducción bajo los efectos de distintas sustancias químicas, drogas, etcétera. También se ha detectado en estos estudios que en las zonas urbanas se produce un mayor consumo frente a las zonas interurbanas. Por esa razón en el año 2015 se ha colaborado con los ayuntamientos, al menos con cien ayuntamientos, para que participen también en estas pruebas de detección de drogas y se les ha suministrado más de 10 000 kits. Todo esto permitirá seguir participando en estudios nacionales e internacionales —ya se hace en estos momentos—, en el Grupo de Expertos de la Organización Mundial de la Salud, en proyectos europeos, como se ha hecho recientemente respecto a un proyecto que analiza la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas. Es decir, estamos de acuerdo con todo lo que sea añadir conocimiento para poder reaccionar mejor.

También me gustaría apuntar un aspecto —y voy terminando— que se pone de manifiesto en algunos de los estudios realizados y en el que la Dirección General de Tráfico está trabajando intensamente en estos momentos. Me refiero a lo que plantea el Grupo Socialista en esta iniciativa sobre la reducción del riesgo de reincidencia. En la actualidad hay un proyecto en el que se trabaja de manera muy intensa sobre dos pilares fundamentales: la evaluación psicofísica, por un lado, y las intervenciones específicas, por otro, de modo que se pueda conseguir tanto la prevención como los cauces y las vías para la reeducación en buenas prácticas de aquellos conductores en los que, efectivamente, aunque no lleguen a la pérdida de puntos, se observe que pueden convertirse realmente en personas con una adicción de la que pueden derivar consecuencias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Moro, termine ya.

La señora **MORO ALMARAZ**: Termino ya señalando nuestro acuerdo con las campañas de concienciación, que se están acentuando. Creo que en breve veremos algunas de ellas en la línea que se plantea aquí. Por tanto, expresamos nuestra conformidad y pedimos que se acepte esta enmienda que en la misma línea viene a completar el trabajo que se hace. Y agradezco, como los demás portavoces, su labor a todos los profesionales que se ocupan de la seguridad en las vías.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, para fijar posición tiene la palabra la señora Julià.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 18

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

Estamos completamente de acuerdo en los antecedentes de esta PNL, según la última memoria de 2015, el 43% de los conductores que fallecieron habían consumido alcohol, drogas o psicofármacos, por lo tanto, estamos viendo que hay un repunte en los datos de fallecimientos y consumo. Y en el mismo sentido tenemos los datos del Instituto Nacional de Toxicología y que la DGT nos ha facilitado, que están disponibles para que todos los estudiemos tanto en la Comisión de Seguridad Vial como en la Mixta sobre Drogas. Estamos de acuerdo en que los efectos de las drogas dependen del conductor o del peatón — también debemos tenerle en cuenta—, que al sufrir alteraciones físicas o psicológicas de diferente forma y, por lo tanto, diferentes reacciones, pueden provocar un accidente.

Estamos a favor de todos los puntos que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista en esta PNL. Solo me gustaría recordar aquí que nosotros ya presentamos esta PNL el 15 de marzo, con anterioridad a esta, pero por falta de cupo no hemos podido debatirla. Estoy agradecida y, de verdad, espero que cuando el cupo lo permita y podamos debatirla, voten todos a favor, igual que ahora mismo todos están diciendo que sí. La única diferencia es que la nuestra no solo se refería a una de las dos categorías, drogas o alcohol, sino que la hemos presentado tanto en esta Comisión como en la Mixta de Drogas para la implantación de un sistema específico de drogas y alcohol. Es importante llevarlo a las dos comisiones a la vez por el número de accidentes o de personas que tienen esta adicción y porque hay que solventar el problema. En definitiva, estamos de acuerdo en todo y la única diferencia con la proposición que hemos presentado con anterioridad en las dos comisiones, con números de registro 1634 y 1633, es que nosotros siempre hablamos de alcohol y de otras drogas, incluyendo todas y no solo un tipo específico de ellas y, aparte de implementar, intensificar o priorizar los controles de alcohol y drogas, queremos que dichos controles de prevención se hagan en diferentes horarios y localizaciones, que sean aleatorios para que la gente no sepa dónde está el control y se lo salten yendo por otro tipo de carreteras.

Insistimos en la reeducación y la atención médica a conductores afectados, poniendo énfasis en los colectivos policonsumidores o reincidentes porque la mayoría no toman un solo tipo de drogas. Pretendemos incrementar también la colaboración con los ayuntamientos, parte esencial en esta problemática, y elaborar campañas de concienciación, por supuesto, para que exista una conciencia de riesgo en toda la sociedad — cada vez más visible—, implementándolas en colegios, universidades y centros médicos, para que desde los centros médicos, ambulatorios o hospitales se tenga en cuenta y se hagan este tipo de campañas, y sobre todo en los centros de trabajo puesto que debería estar incluido como prevención de riesgos laborales. En algunos institutos ya se ha dado esa formación, sobre todo en todas las asignaturas de orientación laboral. Yo he estado implicada en ese tema y sé que en muchos de los ciclos formativos de formación profesional se incluyen este tipo de riesgos y se hace énfasis en la seguridad vial y movilidad, pero desde luego no creo que sea suficiente. Por lo tanto, estamos de acuerdo en que se incluya en el currículo, como solicitan las enmiendas que se han presentado posteriormente. Después lo vamos a tratar en otra PNL y nosotros hemos registrado una en materia de educación, pero aparte de ir a la subcomisión correspondiente es un tema que necesita una PNL específica. Está bien que este aspecto se incluya en la PNL, pero debe ir dirigida más al sistema de implantación de detección de drogas y alcohol, cómo detectarlo, cómo paralizarlo y reducirlo, y en materia de educación debemos centrarnos, paramos, porque es algo bastante complejo para darle su importancia por separado.

Muchísimas gracias.

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

Respecto al futuro de esta iniciativa y en qué condiciones va a ser votada, dejaré tiempo y antes de votar me comunican si existe una enmienda transaccional o se va a votar en los términos de la iniciativa presentada. **(La señora Flórez Rodríguez pide la palabra).**

Tiene la palabra.

La señora **FLÓREZ RODRÍGUEZ**: Perdone, señor presidente, como bien ha dicho la señora Moro, haremos una enmienda transaccional en la que incluiremos en el punto cinco la mención al pacto de Estado en el que ahora mismo están reunidos trabajando. Y respecto al punto número tres también habrá una transacción que incluye la reducción económica.

El señor **PRESIDENTE**: Así lo he entendido yo y por eso les dejo tiempo para que ultimen el texto que se someterá a votación en su conjunto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 19

— SOBRE LA INCLUSIÓN EN LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS DE UNA ACREDITACIÓN EXPEDIDA POR TALLERES DE REPARACIÓN DE VEHÍCULOS HOMOLOGADOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001865).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la proposición no de ley que figura como número seis de las incluidas en el orden del día, que corresponde a una iniciativa del Grupo Socialista sobre la inclusión en la Inspección Técnica de Vehículos de una acreditación expedida por talleres de reparación de vehículos homologados. Para su presentación, tiene la palabra la señora Alconchel.

La señora **ALCONCHEL GONZAGA**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, el sector del transporte, como todos sabemos, representa un volumen muy importante de la economía en la Unión Europea, genera casi diez millones de empleos directos y supone cerca del 5 % del producto interior bruto de la Unión. Por tanto, es un sector muy potente y que sigue avanzando. Y en este avance tenemos que replantearnos los mecanismos para compatibilizar las necesidades de la ciudadanía y de nuestra economía con la limitación de recursos y las exigencias medioambientales. Es indispensable que el crecimiento del sector del transporte se produzca desde el incremento de la seguridad y sostenibilidad del mismo. En este sentido hay que recordar que el libro blanco de la Comisión Europea —hoja de ruta hacia el Espacio Único Europeo de Transporte del año 2011— establece diez objetivos necesarios para lograr un sistema de transporte competitivo, seguro y sostenible. Dentro del transporte por carretera, para el año 2050 se marca el reto de aproximarse a cero muertes, teniendo como meta para 2020 la reducción a la mitad de las víctimas en carretera.

En este contexto la inspección de los vehículos se hace fundamental para la seguridad vial. Cada día mueren en las carreteras europeas más de cinco personas en accidentes causados por fallos técnicos. Está demostrado que, entre las distintas causas de accidentes, los fallos técnicos de los vehículos son el origen del 6 % del total de accidentes de automóvil. Hablamos de 2000 víctimas mortales al año y de un número muy superior de heridos. Esa proporción se eleva al 8 % en el caso de los accidentes de moto. Algunos estudios indican que hasta el 10 % de los automóviles sufren en cualquier momento un fallo que les impediría pasar una inspección.

Ante esta realidad, la Comisión Europea ha adoptado nuevas normas para reforzar el régimen de inspecciones y ampliar su alcance. Y en esa línea de trabajo, el Grupo Parlamentario Socialista presenta esta proposición no de ley. Es absolutamente necesario concienciar a la sociedad de que un importante volumen de accidentes —es verdad que generalmente concurriendo con otras causas— se debe a fallos técnicos de los vehículos. Por eso la Inspección Técnica de Vehículos se convierte en la principal herramienta de que dispone la Administración para asegurarse de que los vehículos que hay en circulación cumplen con todos los requisitos de seguridad y respeto al medioambiente.

En los últimos años, la crisis económica ha tenido un impacto negativo en la seguridad y sostenibilidad de parque móvil, que ha ido envejeciendo ante la dificultad de los usuarios de renovarlo, y hay que sumar, además, la paralización por parte del Gobierno de todos los incentivos para ese fin. A esto también hay que sumar el hecho de que por las dificultades económicas de los hogares se ha invertido menos en el mantenimiento del parque móvil. Todo esto ha facilitado la proliferación de actividades de reparación en talleres clandestinos. Estas reparaciones ilegales suponen competencia desleal respecto a los talleres que están debidamente habilitados, conllevan fraude fiscal, falta de cumplimiento de la normativa en materia de Seguridad Social y legislación laboral, con el consiguiente perjuicio para los trabajadores y trabajadoras y, además, se escapan de los controles medioambientales, pero sobre todo ponen en peligro la seguridad vial y el medioambiente. Es verdad que muchos usuarios acuden finalmente a reparar sus vehículos buscando ese ahorro económico en estos talleres clandestinos, y entendemos que lo hacen por necesidad, pero lo cierto es que se privan de las garantías como consumidores, se privan de la certeza de que la reparación se ha hecho conforme a normativa, y se ven obligados a asumir una posible merma en su seguridad y la del resto de conductores y viandantes.

El propio sector denuncia que estos talleres ilegales representan ya el 20 % del total de la actividad. Ante esta situación, varias comunidades autónomas han dictado normas para incentivar a los talleres legalmente establecidos con el objetivo de avanzar hacia una mayor seguridad vial. En concreto, se facilita la aportación de certificados de reparación en estos talleres habilitados cuando la revisión del vehículo se declara desfavorable tras una inspección técnica, acreditando que la reparación se ha realizado conforme a dicha calificación de desfavorable y cumpliendo todos los parámetros de seguridad vial, seguridad mecánica, control medioambiental, etcétera. El problema que se plantea a la hora de elaborar normativas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 20

al respecto por parte de las comunidades autónomas, teniendo en cuenta el marco competencial tanto estatal como autonómico, se produce porque a la hora de regular esa facultad de emitir los certificados vemos que concurren distintos aspectos cuya regulación son competencias propias reservadas al Estado, como las que afectan al tráfico, circulación, seguridad vial, procedimiento de inspección, etcétera. Por tanto, las comunidades autónomas tienen competencia para regular en materia de industria, para el desarrollo de los procedimientos de control de la actividad de los talleres ilegales, pero en la práctica no pueden ejercerla plenamente al existir incidencias en este tema de otras materias que son competencia estatal. Por ello entendemos que es necesario que el Gobierno articule y financie, para su puesta en marcha con las comunidades autónomas, un plan de lucha contra los talleres ilegales de reparación de vehículos que debe hacerse en cumplimiento de las pautas marcadas por la normativa y directrices europeas para el sector de la Inspección Técnica de Vehículos. También se debe estudiar y valorar, de manera consensuada con el sector, la inclusión de documentos acreditativos de la reparación por parte de los talleres habilitados tras una inspección técnica desfavorable y, por supuesto, sin coste para el usuario. Y con el fin de abordar el envejecimiento del parque móvil, solicitamos que se ponga en marcha un plan de incentivos para la renovación del mismo, reactivando el Plan PIVE y dotando mejor el Plan Movea porque va a conllevar una mejora de la seguridad vial en nuestras carreteras. Todo ello con independencia de las políticas que apuestan también por el transporte público.

Por último, en principio no vamos a aceptar la enmienda del Grupo Popular; en cambio, sí hemos llegado a una transaccional con el Grupo Unidos Podemos para incrementar la seguridad, la sostenibilidad y, sobre todo, incidir en esta problemática de competencias que se encuentran las comunidades autónomas a la hora de regular esta materia. Yo creo que todos los grupos, sin excepción, estamos trabajando para incrementar la seguridad en nuestras carreteras y lograr una movilidad sostenible. Invito al Partido Popular y al resto de los grupos a sumarse y apoyar esta transaccional para que esta PNL pueda aprobarse de la forma más consensuada posible, porque entendemos que es una materia de gran importancia y relevancia, como todas las que se debaten en esta Comisión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, para la defensa de su enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jaime Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Buenas tardes, gracias, señor presidente.

Desde luego nos movemos en un ámbito europeo en el sentido de que se trata de garantizar tanto la seguridad vial como la sostenibilidad medioambiental. Nosotros hemos presentado una enmienda relativa únicamente al punto tercero por los motivos que luego explicaré, pero, por supuesto, estamos totalmente de acuerdo en lo que se refiere a la lucha contra los talleres de reparación ilegales. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado también participan en la identificación de estas prácticas y no solo porque es una ilegalidad *per se*, sino también por el detrimento que supone para el medio ambiente la existencia de estos establecimientos. También es cierto que hay que colaborar con las comunidades autónomas a través de la conferencia sectorial para llevar a cabo actividades de control de talleres, principalmente de talleres registrados, para conseguir una uniformidad en su actuación, con lo cual en el primer punto estamos absolutamente de acuerdo. Con el segundo punto, la inclusión de documentos acreditativos de la reparación de los vehículos, es un ámbito en el que la Dirección General de Tráfico no dispone de competencias, pero se han hecho sugerencias y una normativa que viene a trasponer la Directiva 2014/45/UE de la Unión Europea. Hemos solicitado que la segunda revisión que hay que hacer al vehículo se realice en talleres debidamente legalizados. Además, con esto, señorías, no debemos poner a menor altura la capacidad de la propia ITV porque, en definitiva, venga el vehículo de un taller con el certificado que ustedes exigen o no, ellos son los técnicos que tienen la capacidad para determinar si ese vehículo ha sido reparado o acondicionado adecuadamente para garantizar absolutamente la seguridad vial. Eso no hay que olvidarlo, no podemos poner en cuestión la capacidad profesional de las personas que trabajan en las ITV porque ya sabemos cuál es el procedimiento para su otorgamiento en cada comunidad autónoma, eso es también innegable, pero también estamos de acuerdo en que debe primar siempre la reparación de una manera legal y en talleres perfectamente establecidos y autorizados.

En el último punto es donde tenemos la discrepancia, y por eso hemos propuesto un texto de sustitución en el que instamos al Gobierno a continuar promoviendo incentivos para la adquisición de vehículos nuevos, que mejoren la seguridad vial en nuestras carreteras y contribuyan a la movilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 21

basada en criterios de eficiencia energética, sostenibilidad e impulso del uso de energías alternativas, entre otros dando continuidad al Plan Movea. Ya saben ustedes que el Plan Movea es la refundición del Plan Movele y el Plan PIMA Aire que existían anteriormente para vehículos eléctricos y para vehículos impulsados por nitrógeno, que se han reducido ahora al Plan Movea. Evidentemente, el Gobierno no solo ha aprobado ya el Plan Movea en el último Consejo de Ministros por un importe de 13,4 millones de euros, sino que ustedes también son conocedores del proyecto —por ahora— de Presupuestos Generales del Estado para el 2017, donde se incluye un nuevo plan integral de fomento de vehículos más eficientes y sostenibles. Señorías, vamos a la búsqueda del vehículo propulsado por energías alternativas, como son el vehículo eléctrico, el impulsado por gas licuado del petróleo, por gas natural o con pila de combustible, sin olvidar también que aquí podemos hacer un paralelismo con el Plan PIVE, puesto que también podrá incluir vehículos de combustión interna de bajas emisiones de CO₂, con lo cual el papel que jugó en su momento el Plan PIVE estará cubierto con este nuevo plan al margen del Plan Movea, que tiene una dotación consignada en el borrador de los presupuestos de 50 millones de euros para todos estos tipos de vehículos que, señorías, no es nada desdeñable. También hay que cumplir los objetivos de Kioto de ausencia de emisiones de CO₂, porque luego nos pasa una factura muy importante para la ciudadanía española y, sobre todo, para la industria española. Con estos 50 millones de euros que les he relatado se podría apoyar la adquisición de unos 50 000 vehículos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mateu, vaya terminando.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Voy terminando, señor presidente. Por tanto, con la sustitución que hemos propuesto en el punto tercero abarcamos perfectamente su petición. Por eso pido que se acepte esta enmienda y votaremos gustosos a favor del texto en conjunto de esta PNL que ha propuesto el Grupo Parlamentario Socialista.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

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

A continuación, para fijar posición por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Diego Clemente.

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

Antes se me había olvidado y, si me lo permite, me gustaría hacer un humilde y sincero reconocimiento al personal de la Cámara, tanto a taquígrafos como a estenotipistas, no solo por los que tenemos una dicción o acento extraño, sino por la gran labor que hicieron la semana pasada en los Presupuestos.

De la iniciativa que presenta el Grupo Parlamentario Socialista me ha sorprendido ver el punto tres que parece que venga ahí suelto, como metido con calzador, cuando es de una gran importancia. No estoy en condiciones de fijar posición porque en este momento todavía no he visto el texto de la transaccional, pero sí voy a opinar sobre los puntos uno y dos. Estamos de acuerdo en la filosofía, está claro que hay que luchar contra los talleres ilegales con el fin de asegurar la calidad en las reparaciones, aflorar la economía sumergida y evitar competencias desleales. En el punto dos convendría esperar a conocer los resultados del estudio para extraer condiciones definitivas, ya que el hecho de que un vehículo presente un certificado de reparación puede suponer un peligro potencial, pues los técnicos de la inspección pueden relajar la revisión en estos casos.

Finalmente, respecto al punto número tres no recuerdo si la cifra que acaba de salir publicada es 13,4 o 14,6 millones, de cualquier manera el Plan Movea es miserable en el sentido etimológico de la palabra. Nosotros pedimos humildemente que si no tenemos acceso a esa transaccional, se permita votar por puntos. Desde luego, se puede hablar de la paz en el mundo, de que hay que dotar más el Plan Movea, etcétera, pero nos gustaría hacer la siguiente reflexión: en ese Plan PVE habría que limitar, por ejemplo, que haya un excesivo número de vehículos diésel, pues ya hay numerosos ayuntamientos que han prohibido su circulación y la Organización Mundial de la Salud establece que los vehículos diésel emiten más sustancias carcinogénicas. Nosotros estamos elaborando una iniciativa al respecto. Creemos que el punto tres no pega aquí y aunque coincidimos en la filosofía, no estamos en condiciones de fijar posición por lo que, probablemente, nos abstengamos.

Muchísimas gracias. **(El señor Luis Bail pide la palabra)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 22

El señor **PRESIDENTE**: Para defender su enmienda tiene la palabra el señor Mena. **(El señor Luis Bail: Eso es, teníamos turno de enmienda).**

El señor **MENA ARCA**: Gracias, presidente.

El Grupo de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea comparte y entiende que el enfoque de la propuesta es acertado por tres elementos fundamentales: el primero, porque se trata de incrementar la seguridad del parque automovilístico; es decir, la esencia no es adquirir coches nuevos tal y como se planteaba en la primera propuesta del Grupo Parlamentario Socialista, sino renovar el parque automovilístico por motivos de seguridad vial. Como decía la ponente, un 20 % de los accidentes vienen motivados por fallos técnicos. El segundo elemento es evitar el negocio ilegal que hay alrededor de este tipo de inspecciones, el fraude fiscal y la competencia desleal que se está produciendo en estos momentos, especialmente en el mundo de los autónomos. Y el tercer elemento y fundamental es garantizar los equilibrios de sostenibilidad y medioambientales, que según qué tipo de vehículos hoy se están poniendo en riesgo.

Es verdad, tal como decía la proponente, que hay nuevas normas europeas para reducir la mortalidad relacionada con los fallos técnicos que devienen de la incapacidad de una puesta a punto de este tipo de vehículos. Es cierto que las cifras están en torno a las 2000 víctimas anuales en el conjunto de los países de la Unión Europea. Y también es cierto que hay diferentes administraciones autonómicas que están poniendo ya en marcha proyectos de este tipo, pero chocan con el reparto competencial porque todavía hay algunos elementos que no están del todo claros. Es verdad que en determinadas comunidades autónomas algunos de estos proyectos están dando un resultado óptimo, sobre la base importante de consensuar con todo el sector del mundo del taller.

El Grupo de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea ha presentado cuatro tipos de enmiendas para concretar un poco el enfoque del Grupo Parlamentario Socialista. La primera enmienda se refiere al respeto a las competencias que tienen transferidas las comunidades autónomas, que no es un hecho sobrero porque, por desgracia, el Gobierno del Partido Popular nos tiene muy acostumbrados a vulnerar competencias autonómicas y está muy bien dejarlo claro en la proposición no de ley. Una segunda enmienda pretende que este tipo de acreditaciones no suponga un coste adicional para el usuario; es decir, que no sea el usuario el que al final acabe subvencionando este tipo de intervenciones, como se está haciendo en algunas comunidades autónomas, por ejemplo, Galicia. Además, en Unidos Podemos entendemos prácticamente como elemento de filosofía de todo este debate, que la inspección es responsabilidad de los poderes públicos. Son los poderes públicos los que tienen la responsabilidad de fiscalizar el tipo de taller y el fraude que hay en su entorno, y nunca puede descansar sobre las espaldas de la ciudadanía detectar ese tipo de fraude. Por supuesto, como ciudadanía responsable tenemos la obligación de denunciar ese tipo de casos, pero evidentemente la inspección y la fiscalización corresponde a los poderes públicos. Y por último, replanteamos el enfoque del punto número tres porque, como decía antes, no se trata de adquirir vehículos nuevos tal y como planteaba la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista, sino de apostar por la renovación del parque automovilístico que es diferente. La renovación puede ser adquiriendo vehículos nuevos, puede ser adquiriendo vehículos que estén en condiciones técnicas de segunda mano o, incluso, renunciando al coche privado si tuviéramos un transporte público en condiciones. Dentro de los planes PIVE y Movea una de las prioridades debe ser reducir el uso del vehículo privado, teniendo en cuenta que el objetivo de la PNL no es ese, sino renovar por motivos de seguridad el parque automovilístico. Un elemento que debería ser innato en todo este tipo de propuestas es que siempre tiene que primar el fomento de las políticas de transporte público, con lo cual no debemos imponer mecanismos que lo único que busquen sea fomentar el uso del vehículo privado. Por tanto, sin renunciar a la necesidad de renovar el parque automovilístico por cuestiones de seguridad vial, nosotros entendemos que la priorización y el fomento del transporte público debiera ser un eje fundamental de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mena, y disculpe que me haya equivocado en el orden de su intervención. **(El señor Mena Arca: No pasa nada).**

Por lo que veo, aquí también puede haber una enmienda transaccional, así que dejamos tiempo para que los grupos puedan dialogar y ya me dirán en el momento de la votación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 23

— RELATIVA A LA ADOPCIÓN DE UN PLAN DE EDUCACIÓN VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001909).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el punto 7.º del orden del día: proposición no de ley relativa a la adopción de un plan de educación vial, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra don Tomás Fole.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, presidente.

Señorías, 3500 personas morirán hoy en la carretera, un total de 1 250 000 personas mueren al año. No quiero ser alarmista sino realista y quise empezar por este impactante dato para recabar, si cabe aún más, la importancia sobre esta proposición no de ley. Hay una serie de datos que creo que deberíamos tratar y conocer en esta Comisión, aunque posiblemente ya como miembros de la Comisión sean conocedores de ellos. Allá por los años noventa eran alrededor de 9000 fallecidos, los que tristemente se quedaban en las carreteras, en el año 2016 eran más o menos unos 1200, en los últimos veranos son más de 45 000 personas las que han quedado con secuelas graves o muy graves derivadas de siniestros de tráfico, y en particular, ciclistas. En el año 2006 eran 487 los hospitalizados, en el 2016, diez años después, eran 652, un incremento de un 35 %. Los no hospitalizados eran 1863... **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón. Por favor, un poco de silencio.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, presidente.

Decía que en el año 2016 los accidentados no hospitalizados eran 6273, en este caso otro incremento de un 33 %. Por ello, acabamos de presentar hoy, aunque no sea el hilo de esta Comisión, una proposición de ley orgánica de modificación de la Ley Orgánica 10/1995 del Código Penal, por materia de imprudencia de la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente, para favorecer en este caso la seguridad vial de los ciclistas. Estos ciclistas son, mayoritariamente jóvenes o deportistas, por lo que se hace aún más necesario este plan que traemos, el plan de educación que traemos hoy en esta Comisión.

Señorías, de los más de 1200 fallecidos, 500 —casi la mitad— son por distracciones, o sea, hay un factor humano. Además, el 43 % de esos conductores reconocen que wasapean cuando conducen. Es decir, uno de cada dos coches que nos cruzamos por la carretera, su conductor va wasapeando; si nosotros mismos también estamos wasapeando, el peligro ya es absolutamente total.

También en una revista que nos han facilitado en la comparecencia en esta Comisión del director general de Tráfico, había una famosa entrevistadora de televisión que decía: «Me he prohibido hablar por el móvil». Me he prohibido, no, ya está prohibido. Eso quiere decir también que este plan de educación no solo tiene que ir dirigido a las personas más jóvenes sino a una formación continua. En esta revista —que me he tomado la libertad de traer— hay un test, aunque no es una forma empírica. Me he tomado la libertad o molestia de pasárselos a una serie de personas. Evidentemente, no tiene ninguna validez científica, pero el resultado yo creo que es más interesante. De más de veinte personas, ninguna —todos adultos—, aprobaría hoy el examen de conducir en esa prueba. Yo creo que también es bueno reflexionar sobre eso. Si no tienen la revista pueden solicitarla y hacer este test, donde se encuentran preguntas de reglamento, de seguridad vial, de señalización. Sería bueno que el plan de educación vial se diera a lo largo de toda la vida, y no solo en la parte de formación.

Como hoy día también todo gira alrededor de la economía, tampoco quisiera olvidar algún dato de este tipo. Un total de 40 500 millones se han gastado en accidentes en los últimos diez años: en atenciones, en traslado, en indemnizaciones, en pensiones, etcétera. Esta cantidad nada desdeñable —aunque no hay que tener en cuenta solo el punto de vista económico, evidentemente, lo que prima es la seguridad vial de los usuarios de las vías, tanto peatones como conductores— nos lleva a reflexionar sobre este tema. Son datos más que elocuentes y suficientes como para que podamos aprobar de forma unánime esta proposición no de ley.

A pesar de estos malos datos, aunque no valga como remedio, no estamos mal en España. Somos los cuartos en Europa en tasa de mortalidad, se sigue descendiendo en siniestros y fallecidos y aumentan cada año las medidas para prevención y control de los siniestros. Pero no llega, señorías, porque 1200 fallecidos son muchos, son muchísimos. Los accidentes son la principal causa de mortalidad entre jóvenes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 24

de todo el mundo. El mal uso de los medios y conductas poco apropiadas de las vías provocan la mayoría de los accidentes, la mayoría de las veces —insisto— son fallos humanos. ¿De qué sirve hacer grandes infraestructuras... (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: Perdón.

Me parece que todos debemos estar pendiente de la intervención del orador, incluido don Enrique Arnaldo. (**Risas**).

Por favor, continúe.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, presidente.

Decía que de nada vale mejorar las infraestructuras, pedir continuas mejoras en las carreteras, si después las seguimos utilizando mal o aprovechamos estas mejoras para hacer peores conductas.

La investigación científica demuestra que muchos de estos siniestros, la gran mayoría, pueden evitarse. Reducir estos números pasa por asumir una responsabilidad compartida entre todos. Los poderes públicos, señorías, tienen la obligación de instrumentar y poner al alcance de todos, en especial de los más jóvenes, medidas necesarias para la reducción de accidentes. La educación vial a lo largo del ciclo vital es uno de los elementos fundamentales para generar conciencia social sobre este problema y favorecer a los usuarios para que opten por decisiones más seguras.

La planificación de acciones e iniciativas, atendiendo a la diversidad de necesidades y singularidades de las medidas en diferentes comunidades autónomas, a partir de un plan estatal base, facilitará la implementación de sus acciones en todos sus ámbitos y para todo tipo de usuarios, tanto para los de edad escolar como para los más adultos. De todas formas la adolescencia, considerada como edad clave en la configuración de la personalidad de un individuo, es un momento especialmente importante para consolidar estas actitudes, valores, hábitos, comportamientos. Por eso, se debe hacer un esfuerzo especial en esta edad.

Atendiendo a ello, los reales decretos 126/2014 y 1105/2014 también, incluyen la educación vial como objetivos de la educación en su currículum básico: en primaria la educación vial incluida tanto en los objetivos como en los elementos transversales, y en secundaria y bachillerato, como elemento curricular a incluir por las diferentes administraciones educativas en el ámbito de sus competencias.

No por ello, señorías, tenemos que olvidar el papel de los adultos. Somos ejemplo con nuestras acciones, por acción y por omisión. Todos podemos recordar cuando vamos con nuestros hijos en el coche que son ellos los que a veces nos dicen «papá, el móvil» o «no corras, porque hay una línea de restricción de velocidad». Por ello, nuestro ejemplo también es básico para que el plan de educación tenga su influencia y tenga resultado. Me remito en este punto a los resultados del test de la revista.

Los principales principios que recibían este plan serían la transversalidad, ya que afecta a muchas otras administraciones y ministerios —Sanidad, Interior, Educación—; abordar todos los contenidos esenciales para la seguridad vial; elaborar una buena estrategia para su cometido, debe llegar de una forma asequible y sobre todo didáctica, que lo entendamos y comprendamos todos para que lo asumamos, ya que es prioritario; una implicación social es fundamental, y sobre todo, un aprendizaje continuo.

Decía un filósofo británico, Alan Watts, que para comprender la seguridad no hay que enfrentarse a ella sino incorporarla a uno mismo. De hecho, el aprendizaje continuo es una muestra de la importancia que tiene la seguridad vial. Por ejemplo, hoy en día está bastante asumido que cuando tienes que conducir haya alguien que diga que no va a beber para poder coger el coche. Hace unos años eso ni se le pasaba por la cabeza a muchos, pero hoy está bastante asumido, aunque a veces también son factores de siniestros y de accidentes.

Señorías, la seguridad vial no entiende de ideologías, entiende de vidas. Por eso...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fole, vaya terminando.

El señor **FOLE DÍAZ**: Acabo ya, señor presidente.

Por eso, en lo que he intentado explicar respecto al aprendizaje continuo aceptaremos la enmienda del Grupo Podemos y presentaremos una enmienda transaccional a la enmienda del Grupo Socialista, de forma que su propuesta sea recogida, como se ha planteado también en la proposición anterior, en este pacto de Estado por la educación, que se está debatiendo en la subcomisión de Educación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 25

Para la defensa de la enmienda, por el Grupo de Unidos Podemos, tiene la palabra don Jorge Luis.

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

Estamos de acuerdo en la proposición que hace el Grupo Parlamentario Popular cuando dice que hay que hablar de aprendizajes no solo cognitivos sino también emocionales. Creemos que en esa cultura de paz vial, en la que estuvimos hablando largo y tendido en las jornadas de Factor Humano, tiene que ver mucho lo que entendemos por la cultura del riesgo o con la cultura de la paz vial.

Además, hemos presentado una enmienda en la que hablábamos de no restringir ese aprendizaje, esa educación vial, únicamente a los jóvenes, aunque luego en la parte final de la frase sí que se hace referencia a los planes de educación. Para ilustrarlo no voy a hacer referencia a ningún inglés sino a una noticia que acaba de salir que dice: «Empotra su camión contra la fábrica porque no le dejaban pasar con chancas». Esto acaba de pasar, el conductor no había consumido ningún tipo de drogas ni ningún tipo de alcohol. Era un señor de 41 años, de nacionalidad española, que ha empotrado esta tarde su camión porque tuvo una discusión con el vigilante, que le decía que no había razones para no dejarle pasar. Entonces ha decidido por su cuenta y riesgo empotrar el camión de gran tonelaje contra la garita. Por eso, decimos que esa consolidación de actitudes, valores, hábitos y comportamientos no puede hacerse solamente en el ámbito de la juventud, sino que tiene que hacerse a lo largo de todas las etapas de la vida. Por eso, agradecemos que se haya tenido en cuenta nuestra enmienda y se haya aceptado. Desde luego, apoyamos que al final consigamos transitar en un aprendizaje emocional como sociedad hacia una cultura de paz.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Jorge. Muchas gracias por el ejemplo que nos ha trasladado, que resulta muy ilustrativo de cómo está el patio.

Para la defensa de la enmienda, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Sicilia.

El señor **SICILIA ALFÉREZ**: Gracias, señor presidente.

Señorías, como bien decía el diputado del Partido Popular, nos vienen a proponer un plan para la educación vial con especial atención en la etapa escolar para fomentar la enseñanza de la prevención y seguridad vial en el entorno educativo, en el entorno educativo —quiero resaltarlo—, y por qué no, señorías, en el sistema educativo, en el currículo escolar. Eso es lo que ha venido a pedir la enmienda que presenta mi grupo. Señorías, todos coincidimos en que necesitamos mejorar la formación en seguridad vial, pero, sobre todo, necesitamos la seguridad vial en educación de forma obligatoria y evaluable. Conviene diferenciar la educación de la formación vial porque la formación vial atañe exclusivamente al usuario que asume el rol de conductor; por el contrario, la educación vial, afecta a todas las personas, en tanto que todos somos usuarios de la vía y se desarrolla de forma continua a lo largo del ciclo vital, como bien decía el portavoz de Podemos, y de ahí su importancia. Por eso, mi grupo parlamentario siempre ha considerado esencial que se impulse la seguridad vial en el currículo escolar. Por tanto, es necesario introducir la educación vial como objetivo y principio pedagógico, con la finalidad de dotar a los menores de unos conocimientos adecuados en materia vial para prevenir accidentes y ser buenos usuarios también de las vías en el presente, que esos jóvenes ahora están utilizando y, sobre todo, en el futuro.

Señorías, ¿qué sucede en los países de nuestro entorno? La preocupación por la siniestralidad vial es un denominador común en la mayoría de los países integrados en la Unión Europea. Países como Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Italia, Holanda, Portugal y Suecia contemplan la educación vial como una asignatura obligatoria e independiente en el sistema educativo, pero nuestro país es una excepción. ¿Lo ha sido siempre? No. Lo fue a partir de que el Partido Popular eliminara la asignatura de Educación para la Ciudadanía, en la que se recogía esta formación en seguridad vial en el sistema educativo, desde los más pequeños hasta las siguientes etapas educativas. Por tanto, fue el Partido Popular quien decidió eliminar esa asignatura, que suponía eliminar la formación en educación vial para nuestros jóvenes.

De ahí, que hayamos presentado nuestra enmienda porque entendemos que hay que volver a recuperar no solo la asignatura —que saben ustedes que somos defensores de ella— sino, en la parte que hoy nos corresponde en esta Comisión la educación en seguridad vial, incluirla en el currículum escolar. Señorías, a favor de la inclusión de la educación vial en el sistema educativo no solo está mi grupo sino —ya lo han manifestado otros grupos representados en esta Cámara— diferentes asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, así como plataformas tan destacables como la plataforma Ponle Freno, que considera fundamental la inclusión de la seguridad vial como asignatura obligatoria para que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 26

los pequeños y los jóvenes crezcan con esa responsabilidad que puede salvar tantas vidas en el futuro, porque —termino ya con una de las frases que esta plataforma utiliza— educar en seguridad vial es educar en valores. Por eso, confío en que en esa transaccional que se nos ofrece por parte del Grupo Popular podamos llegar a un acuerdo, pero con ese objetivo: que la educación vial sea una asignatura que estudien los jóvenes que hoy están en las escuelas.

Muchas gracias.

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

Para terminar el debate de esta proposición no de ley, para fijar posición por su grupo, por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

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

Ya en julio de 2010 la Comisión Europea dirigió una comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, titulada «Hacia un espacio europeo de seguridad vial, orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020». Este documento de la Unión Europea mantiene como objetivo para 2011-2020 la reducción a la mitad del número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea. Está claro que no estamos haciendo los deberes porque estamos ya en el año 2017.

Además del objetivo genérico, la Unión Europea ha determinado siete metas para la próxima década, para cada una de ellas hay acciones a nivel nacional y comunitaria. Recordemos esas acciones porque creo que es importante: mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera, lo estamos viendo hoy en esta proposición no de ley; mayor cumplimiento de las normas de circulación; mayor seguridad de las infraestructuras viarias; vehículos más seguros, de ahí el debate que iniciaremos más adelante cuando abordemos el debate del vehículo autónomo; promoción del uso de las tecnologías modernas para aumentar la seguridad vial, en la misma línea de fases iniciales del vehículo conectado; mejora de los servicios de emergencia y de atención tras las lesiones, lo veíamos hoy con la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Ciudadanos de reducción precisamente de esos tiempos de asistencia en carretera, básicos para salvar más vidas; y protección de los usuarios más vulnerables de la carretera, estamos insistiendo continuamente en eso, precisamente con acciones para proteger a motoristas, a ciclistas y a peatones.

Quizás por eso la proposición no de ley que presenta hoy el Grupo Popular, que Ciudadanos va a votar a favor, nos parece bien, pero nos gustaría que hubiese sido más ambiciosa. Creo, sinceramente, que se debe de hacer más, como también comentaba el portavoz del Partido Popular. Ciudadanos ya registró el pasado 30 de marzo una proposición no de ley, coincidiendo precisamente con la presentación también de la campaña de Ponle Freno que apuesta por la seguridad vial en los colegios, relativa a la inclusión de esta seguridad vial dentro de la Ley Básica de Educación para su debate en esta Comisión y, por supuesto, dentro del marco del pacto nacional por la educación, donde creemos que se debe abordar de manera responsable y no perder la oportunidad de incluirla dentro de nuestras escuelas. Creo que estamos todos de acuerdo y espero, sinceramente, que cuando debatamos esta propuesta en esta Comisión lleguemos también a un alto consenso. Es cierto que si bien debe de haber una educación vial a lo largo de toda la vida, para que no ocurran noticias como las que comentaba Jorge, el portavoz de Podemos, de acciones irracionales por parte de los conductores, es muy importante que se haga desde el principio, desde la escuela. ¿Por qué? Porque a través de los propios niños —así lo comentábamos en el programa de seguridad vial y en Ponle Freno, que son grandes divulgadores también de acciones de seguridad vial y debemos de estar agradecidos en esta Comisión a estos programas porque realmente hacen un foco importante y mediático sobre lo importante que es la seguridad vial— se puede educar también a los mayores. Por eso es tan importante que exista esa educación vial en los colegios, porque los propios adultos se van a retroalimentar de lo que les digan sus niños. Es curioso como, por ejemplo, los niños van comentando en el coche —pongo un ejemplo porque me parece muy acertado en la campaña de la DGT— el caso de la separación de metro y medio a los ciclistas. Amigos míos me han comentado que sus niños cuando van en el coche dicen a sus padres: «Oye, has adelantado a un ciclista y no has mantenido la distancia de un metro y medio». Ellos están pendientes y también pueden ayudar a que la sociedad sea mejor. Así que insisto en que creo que es fundamental que asumamos ese debate, tanto en esta Comisión como por supuesto en la del pacto nacional por la educación.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 27

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

— **RELATIVA A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD INFANTIL EN LOS AUTOMÓVILES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001914).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al 8.º punto del orden del día: proposición no de ley relativa a la mejora de la seguridad infantil en los automóviles, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular. Para su presentación, tiene la palabra don Óscar Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Buenas tardes, señor presidente.

Señorías, si para el Partido Popular la seguridad vial es una prioridad porque afecta directamente a la vida y a la integridad de las personas, podrán comprender que la seguridad vial infantil está en la cúspide de nuestras prioridades. Los niños son usuarios de nuestra red viaria como peatones, como ciclistas, como pasajeros de vehículos del transporte público escolar y, por desgracia, también pueden ser víctimas de un accidente de tráfico. De hecho, los accidentes de tráfico son una de las primeras causas de muerte y lesiones entre la población infantil. En aras de mejorar la seguridad vial y perseverar la integridad de los bebés y niños y niñas que se desplazan en los vehículos, hemos presentado esta iniciativa que pretende proteger a los niños mejorando la prevención vial. Somos ambiciosos y, por ello, abogamos por continuar mejorando la protección infantil mediante la concienciación, la formación y la información, para lograr que ningún niño sufra lesiones graves o mortales en los desplazamientos en vehículos. Señorías, no debemos olvidar que lograr que ningún niño pierda la vida por no ir sentado adecuadamente en una silla, atendiendo a su peso y talla, es uno de los objetivos previstos en la estrategia española de seguridad vial para este decenio.

A pesar de los esfuerzos llevados a cabo por el Gobierno de España para concienciar a la sociedad sobre la importancia de llevar a los niños protegidos en sus sillas, los datos demuestran que todavía numerosos adultos son indiferentes a la hora de proteger a los más pequeños, una indiferencia que puede ser letal. Según datos de la DGT el año pasado fallecieron tres niños menores de doce años porque no utilizaban ningún sistema de retención infantil, la cifra en 2015 fue de cuatro. Incomprendiblemente, doscientos cuarenta menores de doce años viajaban sin usar ningún tipo de sistema de retención, según detectó este mes de marzo la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil durante la campaña de intensificación de vigilancia del uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil.

Señorías, para el Gobierno del Partido Popular la prevención de lesiones no intencionales ha sido siempre una línea prioritaria de actuación, ya que las lesiones no intencionales son un importante problema de salud, representan una gran carga social y económica y un sufrimiento humano para nuestro entorno más inmediato, siendo la primera causa de mortalidad prematura.

La jefatura de Tráfico, la DGT, permanentemente fomenta la información y concienciación acerca de la utilización de los sistemas de retención infantil, fundamentalmente mediante la investigación, las publicaciones periódicas en la web y la revista de la DGT, *Seguridad Vial*, de artículos divulgativos sobre el buen uso de los sistemas, las campañas informativas de concienciación y las campañas de prevención y vigilancia de la Guardia Civil y la Unidad de Intervención Educativa de la Dirección General de Tráfico. Así cabe destacar el impulso del conocimiento en la investigación sobre estos sistemas de seguridad a través de la Subdirección General de Análisis y Vigilancia Estadística, que ha promovido, entre otros, estudios sobre la evaluación en colisiones de dispositivos de seguridad infantil para niños con discapacidad, el estudio de intervenciones para mejorar el uso de sistemas de retención infantil que eviten el desplazamiento fuera de posición durante la fase del sueño entre otros. Además, a través de la línea de subvenciones en la investigación relacionada con el tráfico y la seguridad vial, la Dirección General de Tráfico promueve investigaciones sobre la supervisión inteligente de estos sistemas.

Por su parte, la Unidad de Intervención Educativa de la DGT coordina y desarrolla actuaciones dirigidas al uso y buen uso de los sistemas de retención infantil, con los objetivos de sensibilizar acerca de la importancia que tiene el uso y buen uso de estos sistemas y las consecuencias derivadas de su no utilización, y por otra parte, previene los accidentes de tráfico en la infancia a través de diferentes acciones de ámbito educativo y en preventivo, tan importante en la educación como hemos hablado con anterioridad.

Señorías, como han podido comprobar, no partimos de cero. El esfuerzo realizado por Gobierno y otras administraciones en las tareas de concienciación a nuestra sociedad respecto a la obligatoriedad de utilizar los sistemas de retención infantil, así como su correcta utilización en pro de la seguridad vial y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 28

protección de los más pequeños es innegable. Otra vez llegamos a la conclusión de que sin concienciación individual, sin responsabilidad individual, no alcanzaremos la concienciación global y la responsabilidad de toda la sociedad.

Por eso hoy les pedimos su apoyo a esta iniciativa que pretende continuar fomentando campañas para erradicar una conducta de riesgo totalmente prevenible y evitable, así como mejorar la formación de los profesionales encargados de la venta de los dispositivos de sistemas de retención infantil e impulsar acciones para que todo comprador de estos sistemas reciba una mínima información y formación, que tiene por objetivo reducir la mortalidad infantil en las carreteras durante los próximos años. Señorías, hemos de conseguir con la implicación y el compromiso de todos, de todos los sectores, colectivos, medios de comunicación y administraciones y grupos parlamentarios, que todas las personas adopten comportamientos cada vez más seguros y hábitos viales más seguros.

Permítanme que agradezca en este momento en nombre de mi grupo el esfuerzo de todas las personas físicas y jurídicas y en especial a las instituciones públicas y privadas que recientemente han constituido la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil, una alianza que ha reunido por primera vez a todos los sectores implicados en mejorar la protección de los niños en el vehículo. Tener a la alianza en los próximos años, sin duda, como colaboradora necesaria de la Administración para seguir fomentando la movilidad infantil segura, es una oportunidad que nos enorgullece a todos los diputados del Grupo Parlamentario Popular y estoy seguro de que a todos los miembros de esta Comisión.

Por cierto, y ya para finalizar, quiero recordarles que el próximo lunes esta sede parlamentaria, donde reside la soberanía nacional, será el altavoz de la seguridad vial, en este caso de la movilidad segura infantil, con esa jornada organizada por esta alianza, a la que le deseamos desde aquí los mayores de los éxitos, porque sin duda sus éxitos serán los éxitos de todos, de toda la sociedad española. **(Aplausos).**

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

A continuación, para la defensa de la enmienda presentada, por el Grupo Socialista tiene la palabra doña Zaida Cantera de Castro.

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

Buenas tardes. Señorías, quiero unirme a las felicitaciones del compañero del Grupo Parlamentario Popular porque en cuestiones de seguridad vial, y más en lo que atañe a la seguridad infantil, desde luego va a encontrar siempre en el Grupo Parlamentario Socialista un aliado, basándonos principalmente siempre en los análisis científicos y en análisis rigurosos que garanticen en mayor medida la seguridad de nuestros hijos e hijas en cualquier tipo de vehículo. Precisamente en esa línea hemos presentado una enmienda, que me gustaría ambientar un poco para que se entienda.

Muchos de ustedes, señorías, han sido padres o madres de hijos y seguramente han tenido que ir a comprar un sistema de retención infantil a muchas tiendas. Como buenos padres que todos somos, lo primero que tratamos es de buscar el mejor sistema de retención infantil, que sea lo más seguro posible o que reúna las mejores condiciones para que nuestros hijos e hijas viajen con la mayor de las seguridades en los vehículos. Pero aquí es donde se plantea una de las problemáticas, una de las disyuntivas, para aquellos usuarios o aquellas usuarias que no entiendan bien lo que son las diferentes normativas que regulan precisamente la homologación de estos sistemas de retención infantil. Nos encontramos, no precisamente en las publicaciones de prestigio, otro tipo de publicaciones que se centran más en la venta de determinados productos que en la seguridad de estos sistemas de retención infantil, con clasificaciones de estos sistemas que son diversos.

La enmienda que plantea el Grupo Parlamentario Socialista propone precisamente que se establezca una normativa que de alguna manera regule todas las publicaciones, sean del tipo que sean, bien sean en prensa escrita, a través de folletos o a través de Internet, o en cualquier otro tipo de medio —soporte informático, soporte escrito, soporte audiovisual—, para que los padres no puedan ver diferentes criterios a la hora de estos sistemas de retención infantil. Como ustedes saben, yo voy a ser madre dentro de poco y precisamente este fin de semana se me ha planteado la disyuntiva de ver estos sistemas de retención infantil, a raíz de esta propuesta no de ley. Sin embargo, me he encontrado diferentes publicaciones en las que un mismo sistema de retención infantil estaba catalogado en un ranquin como bueno y en otro estaba de los últimos. Aquí es donde está la problemática de los padres o está la problemática de los usuarios que van a comprar estos sistemas de retención infantil y es la dirección en la que va nuestra enmienda. Es decir, nuestra enmienda plantea que se regule este tema de alguna manera para que estas publicaciones no lleven a confusión a los usuarios a la hora de comprar el mejor sistema de retención

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 29

infantil, o que si lo compran sepan cuáles son las características que priman en ese retención infantil, si prima la seguridad, si prima la ergonomía o si prima cualquier otro tipo de factores.

Por ello, intentamos modificar con nuestra enmienda un poco el texto para que se entienda mejor. Hablaremos con el Grupo Parlamentario Popular, a ver si la aceptan.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Zaida.

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

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

Quería informar, en primer lugar, a la Comisión de que el día 26, el próximo lunes, tendremos esta jornada de seguridad vial infantil que reunirá precisamente a todos los factores implicados dentro de la seguridad infantil, tanto matronas como fabricantes, como todos aquellos que con estudios incluso de la propia universidad, puedan arrojar luz sobre lo que comenta la portavoz del Partido Socialista de cuáles son los mejores sistemas para la seguridad de nuestros niños. Sinceramente, si perder ya a un ser querido es algo realmente trágico en un accidente de tráfico, perder a un hijo sin duda lo es mucho más. Así que creo que esta jornada era imprescindible, el Grupo de Ciudadanos la hemos apoyado desde el principio, incluso hemos invitado al resto de portavoces a que se sumen a esa iniciativa y así ha sido. Ha sido una iniciativa de consenso de todos los grupos políticos en esta Comisión, como creo, realmente, que deben de ser la mayoría de las acciones que emprendamos en seguridad vial. Así que quiero felicitar a todos los grupos por haberse sumado a esta iniciativa y por haber hecho realidad la posibilidad de plantear esa alianza el próximo lunes, que creo que sin duda nos va a aportar muchísimo a todos.

Una vez dicho esto, quiero informar también que empieza a las diez y media de la mañana y por supuesto que toda la Comisión está invitada, además todos aquellos compañeros diputados que quieran venir de otras comisiones, por supuesto.

Lo que está claro es que los datos revelan que mueren cada año en el mundo 186300 niños, estamos hablando de más de 500 niños al día como víctimas de accidentes de tráfico, más de un tercio, un 36 %, corresponde a niños que viajan en un vehículo, el 38 % peatones, el 14 % que viajan en motocicletas y el 6 % en bici.

El año pasado fallecieron 19 niños de hasta catorce años en accidentes de tráfico, de los 16 niños hasta doce años fallecieron en turismo, 3 no utilizaban ningún tipo de accesorio de seguridad en el momento del accidente. La suma de niños fallecidos y heridos graves en 2015 ascendió a 380. Estamos hablando precisamente de que son cifras que aún siguen doliendo, pero, como decíamos, en muchos casos las víctimas no son números, cualquier víctima de accidente de tráfico es una familia rota, es una historia, que en el caso además de un niño es muchísimo peor.

Creemos que la iniciativa del Partido Popular es buena, pero, insisto, tengo la sensación, y se ha repetido en más de una ocasión en las iniciativas que presenta el Grupo Popular, entiendo que como grupo del Gobierno es hasta normal, pero reafirman acciones publicitarias que vienen haciendo con sus propuestas no legislativas, es decir, creo que no tiene mucho sentido utilizar una PNL para decir que se está haciendo bien y que hay que seguir en el mismo camino. Yo creo que tenemos que hacer un análisis crítico, tenemos que ver realmente qué es lo que está fallando en seguridad vial, porque si eso fuera así no tendríamos ningún niño fallecido.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, doña Irene. Yo comprendo que nueve proposiciones no de ley a lo mejor son muchas y por lo tanto al final de la sesión de la Comisión a lo mejor los miembros de la Comisión están cansados, con lo cual ofrezco a los portavoces en una próxima reunión de Mesa si quieren acortar los contenidos los acortamos, pero sí que pido un poco de silencio para que la ponente pueda expresarse con claridad y con toda la convicción de la que sea capaz de transmitirnos. Continúe, señora Rivera.

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

Estaba comentando precisamente eso que considero que utilizar proposiciones no de ley tiene que ser para aportar algo más, no simplemente para decir lo bien que lo estamos haciendo y que no se puede aportar más. Claro que se puede aportar mucho más, claro que siempre se puede aportar mucho más, porque si no, no habría fallecidos en nuestras carreteras y, desafortunadamente, sigue habiendo muchos y sigue habiendo niños fallecidos en nuestras carreteras.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 30

Así que creo que, efectivamente, lo que vamos a hacer este lunes con esa alianza creo que sí es un gran paso adelante y ahí sí que creo que van a salir conclusiones que vamos a aprender todos mucho de esa jornada, que creo que además se debería transmitir a la sociedad civil para que los propios padres sí que tengan información clara de cuáles son las medidas para proteger mejor a sus hijos dentro del vehículo. Así que enhorabuena a esa alianza y espero contar con todos vosotros el próximo lunes.

Muchas gracias.

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

A continuación, y ya para terminar con este debate, tiene la palabra el señor López de Uralde, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar decir que, compartiendo la reflexión general que ha hecho la representante de Ciudadanos sobre las PNL que nos regala el Grupo Popular, PNL tendientes a la autopropaganda y en vez de a la búsqueda de la mejora sobre las cuestiones de seguridad vial, lógicamente, y como no puede ser de otra manera, hay que apoyar esta proposición, cómo no vamos a apoyar una proposición que se basa en la búsqueda de mayor seguridad para nuestros hijos y nuestras hijas. No solamente cuantitativa sino también cualitativamente, es importante la mejora. La última campaña de vigilancia en el uso de sistemas de retención ha determinado que 3000 personas, de las cuales 240 eran menores, en el último mes de marzo, por ejemplo, no utilizaban sistemas de seguridad, hablamos de niños y de niñas en clara vulnerabilidad y nadie puede estar en contra de la protección de nuestra infancia. La colaboración entre fabricantes y Administración, por su parte, ha hecho su trabajo con la homologación de sistemas y la adecuación de la norma R129.

Apoyamos especialmente el impulso, no solo a las acciones de información y concienciación a través del Ejecutivo, sino al señalar a fabricantes y comercializadores como el canal más inmediato en la correcta instalación y uso de sistemas para la formación del usuario.

Igualmente, apoyamos la enmienda del Grupo Socialista sobre la homogeneización de criterios para la eliminación de confusiones, sobre la que además debatiremos la semana próxima, en aras de una cultura de en la seguridad vial no puede haber dudas. Tampoco podemos dejar de aprovechar este espacio para recordar que de cara al verano que se acerca, en el que se producen muchos desplazamientos, el uso de sistemas de retención es verdaderamente necesario, especialmente para la infancia. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor López de Uralde.

Señor Gamazo, ¿tiene criterios respecto a la enmienda presentada por el Grupo Socialista o esperamos al final?

El señor **GAMAZO MICÓ**: Esperamos al final porque no tenemos claro el texto.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto. Muchas gracias.

— RELATIVA A CONTROLAR LOS PROBLEMAS FÍSICOS O PSÍQUICOS QUE LIMITAN LA CAPACIDAD DE CONDUCCIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001916).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al último punto del orden del día de la Comisión, es aquella que figura en noveno orden, relativa a controlar los problemas físicos o psíquicos que limitan la capacidad de conducción, propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, y para su defensa tiene la palabra doña Mar Blanco.

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

Señorías, la iniciativa que hoy sometemos a la consideración de esta Comisión quiere incidir sobre la capacidad de respuesta del conductor ante situaciones sobrevenidas ajenas a su conducción. La tarea de conducir, además de la responsabilidad que conlleva de hacer uso de un vehículo por las vías públicas, implica también una disposición que va en relación con el estado físico y psíquico del propio conductor, es decir, la persona a los mandos de cualquier vehículo tiene que llevar su control de manera atenta, con plena capacidad de sus facultades para desarrollar una conducción normal y sin riesgos dentro de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 31

cualquier escenario vial. De ahí la necesidad también de implicar a la población conductora y a su entorno sobre la grandísima responsabilidad que se tiene cuando se padece una enfermedad que disminuye las facultades para la conducción.

Como sus señorías saben y conocen, la expedición de la autorización para poder conducir un vehículo de cualquier tipo está sujeta a una serie de revisiones periódicas destinadas a verificar las aptitudes psicológicas de los propios conductores y en este sentido cabe recordar que España cuenta con una amplia normativa sobre todos los aspectos relacionados con la salud y la enfermedad, que deben de contemplarse en la valoración de las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar el permiso de conducción y que están recogidas en el anexo 4 del Reglamento General de Conductores. Sin embargo, puede darse la circunstancia, tal y como se indica en la exposición de motivos de esta iniciativa, que entre una revisión médica para la renovación del permiso de conducir y otra, el conductor puede sufrir una variación de su estado de salud que le puede obligar a no conducir durante algún tiempo, si se tratara de una de esas patologías contempladas en el anexo mencionado anteriormente, como, por ejemplo, sufrir un infarto agudo, que prohíbe conducir durante tres meses. En este caso es el profesional sanitario que le está tratando en esos momentos, el único, además del conductor y su familia, que conoce esta variación de su estado de salud, con la consecuente prohibición de conducir.

Por tanto, nos parece muy importante que, intentando garantizar siempre la máxima seguridad, tanto para el conductor como para el resto de los usuarios, que ante una situación que pueda perjudicar las capacidades sensoriales, físicas o psíquicas del propio conductor, estas puedan ser dadas a conocer a la Dirección General de Tráfico, que será quien evalúe las cautelas a ejecutar.

Desde el Grupo Parlamentario Popular sabemos que este planteamiento puede tener ciertas dificultades para su desarrollo en relación, entre otras, con la propia Ley de Protección de Datos, que garantiza la confidencialidad al paciente, incluso podría llegar a producirse el efecto contrario que se quiere evitar, y es que las personas llegaran incluso a ocultar algún problema de salud o algún tratamiento ante el temor de perder el propio carné de conducir, impidiendo así la posibilidad al propio profesional sanitario de poder intervenir de manera preventiva en muchas ocasiones.

También somos conscientes de que el propio contenido de esta iniciativa pueda generar diversas opiniones al respecto entre los profesionales sanitarios, Fiscalía de Seguridad Vial, Colegio de Médicos y las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico entre otras, pero aun así consideramos que no debemos obviar una realidad que puede afectar a nuestra seguridad en las carreteras, que afecta a la seguridad de los propios conductores.

Por ello, hoy nuestro planteamiento defiende que esta situación sea conocida y analizada con el claro objetivo de buscar y alcanzar la oportuna conclusión en aras de lograr o alcanzar la disminución de la siniestralidad en nuestras carreteras.

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente expuesto, consideramos importante y a la vez necesaria la creación de un grupo de trabajo interministerial entre la Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación y la propia Dirección General de Tráfico para estudiar la posible adopción de medidas en orden a una eventual comunicación de aquellas lesiones físicas o psíquicas que tengan efectos directos en la capacidad de conducción.

Por ello, y ya voy finalizando, señor presidente, pido el voto favorable del resto de los grupos a esta iniciativa, porque nos parece que es necesario que se adopten medidas entorno a esta realidad y, como hemos repetido en numerosas ocasiones, es obligación de todos trabajar por la mayor seguridad en nuestras carreteras y, lo más importante y que debemos tener siempre en mente, en la constante disminución de pérdidas de vidas humanas. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

No habiendo enmiendas presentadas a esta iniciativa, para fijar posición tiene la palabra en primer lugar don Diego Clemente, por el Grupo de Ciudadanos.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Gracias, señor presidente.

Con la normativa actual la vigencia del carné de conducir oscila entre tres y diez años, dependiendo del tipo de licencia, en ese periodo se pueden producir, en efecto, circunstancias sobrevenidas que supongan una merma de las capacidades del conductor a la hora de manejar un vehículo y que impliquen una retirada temporal o definitiva del permiso de conducción. Si no se pone un esfuerzo en identificar y notificar esta circunstancia, se puede poner en riesgo la seguridad vial del resto de los usuarios de la vía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 32

¿Cuál es la posición de nuestro grupo parlamentario? En Ciudadanos echamos de menos una reflexión más profunda, no solo acerca de la formación que reciben en la actualidad los aspirantes a la obtención de un permiso de conducir, sino también de la preparación con la que se enfrenta una vez obtenido este a las circunstancias cambiantes del tráfico.

Estamos trabajando nosotros en una propuesta seria y completa, que presentaremos en breve, pero esta iniciativa la votaremos a favor. Muchas gracias.

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

A continuación, para fijar la posición de su grupo, don Jorge Luis.

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

No le vemos mayor problema a apoyar esta proposición, creemos que, eso sí, insta al propio Gobierno a coordinarse entre distintas direcciones generales y creemos que coordínense, que creo que la cosa merece la pena.

Como ha dicho mi compañero antes, creemos también que la inspección debe realizarse desde los poderes públicos y en el caso este de los estados físicos y psíquicos del conductor, sí que vemos que lo que ha sido el modelo que ha habido en cuanto a las consultas medias que tienen pasar, las revisiones médicas, sí que hay una falta quizá de recursos de inspección para con estas clínicas, que ya lo decía, por ejemplo, Pere Navarro en la jornada que hicimos sobre factor humano, pues podrían tener más recursos y con esos recursos podrían hacer más y mejores inspecciones. Por lo que también decía y es una iniciativa que debemos desarrollar cuando hablemos de las clínicas y de la revisión de los fallos físicos y psicológicos, se podría por ejemplo hablar de la educación en primeros auxilios y cómo en poco tiempo estaríamos hablando de tener decenas de miles de personas que estarían capacitadas para llevar a cabo un tema de seguridad vial, de primeros auxilios, a través de estas clínicas, pero, ya digo, igual que el grupo anterior, nuestro grupo también está por hacer una evaluación más en profundidad del tema de los controles médicos. Como digo, concienciación, coordinación y al final control. Muchas gracias.

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

Para terminar el señor Galeano, por el Grupo Socialista, para fijar posiciones.

El señor **GALEANO GRACIA**: Gracias, señor presidente.

Señorías, como mis anteriores ponentes en esta iniciativa, no podemos estar en contra del espíritu que contiene dicha iniciativa y vamos a votar también a favor de la misma, entre otras razones porque este debate ya lo impulsó la Fiscalía de Seguridad Vial en el año 2010, a través de la propuesta de un protocolo, protocolo que la propia exdirectora general de Tráfico reconoció que se trataba de una posibilidad poco conocida en aquel momento por los médicos, que además no existían unas instrucciones claras a seguir y que no había sido lo suficientemente bien sistematizada. Pero sí que es cierto que nada más se supo del desarrollo de esta iniciativa. Como en tantas otras cuestiones relacionadas con la seguridad vial, señorías, se cayó, consideramos desde el Grupo Socialista, en cierta relajación y en vivir de esa herencia recibida, permaneciendo ajenos a datos que se mostraban preocupantes en cuanto a un cambio de tendencia en la siniestralidad.

El modo de evaluación de las aptitudes existente en España, señorías, es lo que se conoce como un modelo primario, ello supone que la evaluación se realiza a todos los conductores de un modo periódico como requisito administrativo para la obtención del permiso o licencia de conducción. Sin embargo, la evaluación de las aptitudes médicas también puede desarrollarse, algunos otros países de nuestro entorno lo hacen, bajo el prisma de un modelo que se llama secundario, en el que existe esa intervención cautelar de la autoridad administrativa cuando hay indicios fundados de pérdida de la aptitud para la conducción, lo cual, como decía bien claramente la portavoz del Partido Popular, nos enfrenta a ese debate y a esos límites que puede marcar el cumplimiento de las garantías de no vulnerar el secreto profesional médico, la intimidad de la privacidad del paciente.

Dicho esto, y emplazando también, como han dicho otros portavoces, a un debate más a fondo de esta cuestión, desde el Grupo Socialista, consideramos no obstante que el PP olvida conceptos clave para conseguir un resultado que en definitiva yo creo que es el que encierra también esta iniciativa, como es la reducción de la siniestralidad en nuestras carreteras, conceptos como son la concienciación y la educación y en el Plan de Seguridad Vial que se redactó allá en el año 2011, ya se marcaban una serie de premisas, como era la de promover e impulsar la implicación de los profesionales sanitarios sobre los riesgos y las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 33

condiciones de la conducción, por ejemplo, en colectivos de personas mayores, conductores que tengan dependencia a las bebidas alcohólicas, drogas, medicamentos, etcétera. Hablábamos también de proporcionar además información a estos profesionales médicos sobre los efectos de esas patologías en la conducción, no solamente habla de la responsabilidad del profesional sanitario, señorita, sino que hay que implicarlo y realizar ese *feedback* con las administraciones. Hablábamos también de concienciar e implicar a las familias de las personas afectadas por este tipo de enfermedades o patologías e impulsar el consejo sanitario a pacientes y familiares.

Por tanto, al margen, señoritas, de intervenciones administrativas, que vemos positivas, creemos que es preciso actuar sobre todo a un nivel que permita la valoración y el consejo individualizados. El médico de familia puede orientar al conductor de la conveniencia o no de seguir conduciendo, siendo conocedores además de que el consejo del médico de familia es el mejor posiblemente y más aceptado y más cumplido tanto por el propio paciente como por los familiares del mismo.

En definitiva, señoritas, labores preventivas, de concienciación y de educación vial absolutamente necesarias y que tan buen resultado dan incluso al corto plazo en cuanto a la reducción de la siniestralidad se refiere. Acabo. Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Vamos a proceder a la votación. Suspendemos un minuto o dos para saber si tienen todos los textos en condiciones y, si es así, por favor, que se pasen a la Mesa. Gracias. **(Pausa)**.

¿Estamos en condiciones de votar? **(Pausa)**. Vamos a proceder a votar ya, sin más demora, tal y como figura en el orden del día que se ha convocado la Comisión.

La primera proposición no de ley, cuyo autor es el Grupo de Ciudadanos, se vota con la incorporación de la enmienda que ha aceptado ese grupo del Grupo de Podemos. Procedemos a la votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Segunda proposición no de ley del Grupo Mixto y que pretende el desdoblamiento de calzadas laterales en la autovía A-2. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a la necesidad de actualizar actuaciones de mejora y seguridad vial en los tramos de la N-540 a su paso por Lugo. ¿Se ha transaccionado un texto? **(Pausa)**. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a la escala de funcionariado examinador de tráfico y su adecuado reconocimiento. Hay una transacción. Se vota en los términos de la transacción entre el Grupo Podemos y el Grupo Socialista. Procedemos a la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 14; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a votar la proposición no de ley que figuraba como quinta en el orden del día, relativa a la influencia de drogas en la conducción, del Grupo Socialista. Se vota en los términos de la transaccional que tiene la Mesa.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a votar el punto sexto, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre la inclusión en la Inspección Técnica de Vehículos de una acreditación expedida por talleres de reparación de vehículos homologados. La transacción ha sido elevada a la Mesa, se vota en los términos de la transacción.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

22 de junio de 2017

Pág. 34

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19, en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a continuación a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la adopción de un Plan de Educación Vial. Se estaba negociando una transaccional que ha sido a tres bandas, y por lo tanto en esos términos se va a proceder a la votación.

Efectuada la votación, dijo

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

A continuación pasamos a votar la proposición no de ley relativa a la mejora de seguridad infantil en los automóviles, del Grupo Parlamentario Popular, en sus propios términos, tal y como me indica el letrado.

Efectuada la votación, dijo

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

Por último la que figura con el punto noveno, relativa a controlar los problemas físicos o psíquicos que limitan la capacidad de conducción. No había enmiendas presentadas y por lo tanto procedemos a la votación.

Efectuada la votación, dijo:

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

Es la última sesión de la actividad ordinaria de sesiones y, aunque tendremos ocasión de vernos en los eventos que hemos comentado, en cualquier caso, hasta el mes de septiembre mucho cuidado en la carretera, alerta y que lo paséis muy bien. **(Aplausos)**.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y diez minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-282