



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 324

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 9

celebrada el jueves 21 de septiembre de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre la construcción de una pasarela peatonal sobre la N-VI a la altura del estadio de fútbol de Anxo Carro. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000989) 2
- Sobre la mejora de la seguridad de la carretera N-435 en su tramo entre Almendral y el principio de la variante de Barracota. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001509) 4
- Relativa a la inclusión de la Seguridad Vial en la Ley Básica de Educación. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001754) 8
- Sobre los atropellos a ciclistas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001940) 11
- Relativa a la modernización del parque automovilístico español. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002021) .. 15
- Relativa al impulso de la política de cooperación en materia de seguridad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002237) 18

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 2

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

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

Si les parece bien a los señores comisionados, vamos a empezar la sesión de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. En primer lugar, me ha pedido la palabra el representante de una de las partes del Grupo de Unidos Podemos, a quien cedo la palabra.

El señor **CARRACEDO VERDE**: Buenas tardes, señorías.

El Grupo Parlamentario de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene partes diversas y la parte que corresponde a En Marea ha decidido no participar hoy en los trámites parlamentarios. Por tanto, pedimos la retirada del orden del día de los puntos 1.º y 4.º, proposiciones no de ley cuya discusión se realizará en futuras Comisiones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Entiendo que quedan aplazadas y, por tanto, fuera del orden del día estas proposiciones no de ley. Una vez que se incorporen habrá que reafirmarse sobre si se presentan enmiendas o no al respecto, cuando en una próxima Comisión pueda señalarlas como para que figuren en el orden del día. Para aclararnos todos, en cambio sí queda viva, si no he entendido mal en la conversación personal que he mantenido con el diputado que ha intervenido, la enmienda que ha presentado ese mismo grupo a la proposición no de ley del Grupo Popular sobre la modernización del parque automovilístico. ¿Es así?

El señor **CARRACEDO VERDE**: Correcto. Solo se solicita el aplazamiento de las proposiciones no de ley recogidas en los puntos 1.º y 4.º del orden del día. El resto de acciones parlamentarias por parte de nuestro grupo permanece igual.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA PASARELA PEATONAL SOBRE LA N-VI A LA ALTURA DEL ESTADIO DE FÚTBOL DE ANXO CARRO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000989).**

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, pasamos al debate del punto 2.º del orden del día: proposición no de ley sobre la construcción de una pasarela peatonal sobre la N-VI a la altura del estadio de fútbol de Anxo Carro, presentada por el Grupo Socialista. Para defender esta propuesta, por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ HERRÁIZ**: Gracias, presidente.

En Lugo el estadio de fútbol y el espacio para ferias y exposiciones están separados de la ciudad por la N-VI y su cruce es casi inevitable y muy peligroso. Existe una fortísima demanda ciudadana para que se instale una pasarela peatonal que solucione este problema, pero de momento no tiene respuesta del Ministerio de Fomento. El ministerio plantea como solución instalar vallas y prohibir la circulación de peatones en los arcones de la N-VI con señales, lo que conlleva la posibilidad de ser sancionados con multas si no se hace caso a dichas señales. Consideramos que esa prohibición no es la solución adecuada y que se debería abordar la construcción de la pasarela. Es una infraestructura barata que mejoraría considerablemente la seguridad de todas las personas que quieran cruzar hacia el río en esa zona de la ciudad, y especialmente a los espectadores de los partidos de fútbol, que es cuando se concentra más gente en ese entorno.

La necesidad es tal que el ayuntamiento está dispuesto a asumir la responsabilidad de construirla, ya que el Ministerio de Fomento se niega a hacerlo. A pesar de que otros muchos servicios no son responsabilidad directa de los ayuntamientos y de la escasa financiación que tienen, el Ayuntamiento de Lugo no tiene más remedio que asumir la protección de sus vecinos por la falta de actuación de la Administración central en general y, en este caso, del Ministerio de Fomento. Nosotros insistimos en la necesidad de que Fomento afronte esta obra porque además, como ya dije, no supone una inversión importante. La infraestructura es propiedad y responsabilidad del Ministerio de Fomento y, por tanto, debería ser esta institución quien afrontara el coste y la construcción de la pasarela.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 3

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

A continuación, pasamos al turno de fijación de posición. No veo ni al representante del Grupo Parlamentario Mixto, ni al representante del Grupo Vasco, ni al representante del Grupo de Esquerra Republicana.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra doña Sandra Julià.

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

Según las últimas informaciones del pasado mes de mayo que han sido publicadas en *La Voz de Galicia*, la solución para mejorar la seguridad de cientos de aficionados del fútbol que van a pie al Anxo Carro y también de los usuarios de las instalaciones deportivas que hay en la zona ha sido que se han puesto más metros de valla metálica en la N-VI. La solución del Ministerio de Fomento fue la siguiente: se han incluido más vallas en dicha nacional, pero se deja de construir la pasarela que está pidiendo en esta PNL el Grupo Socialista. Poner las vallas resulta ser un parche, en Fomento consideraron que había suficientes pasos y atribuían la responsabilidad de la seguridad vial al Concello de Lugo.

A finales de agosto se publicó otra noticia que decía que se había prohibido a los peatones el uso de la N-VI en Anxo Carro con multas previstas desde 80 euros. El Ministerio de Fomento seguía evitando hacer dicha pasarela, y en su lugar colocó señales que impedían circular por el arcén en varios tramos; señales que sin embargo no evitaban que los peatones invadieran la N-VI. Finalmente, ha tenido que ser el Concello de Lugo quien inicie los trámites para construir dicha pasarela con cinco proyectos de obra, que formarán parte del programa de financiación con fondos europeos.

A raíz de los hechos considerados, hemos estudiado esta proposición no de ley y creemos que va a ser necesaria la construcción de dicha pasarela peatonal, como solución a los problemas de la seguridad que se están produciendo y a la demanda social, tanto de colectivos vecinales como de ciertos partidos políticos. Por todo ello, apoyaremos la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista.

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

A continuación en el turno de fijación de posición, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, no hay intervención.

Para fijar posición, por el Grupo Popular, tiene la palabra durante tres minutos el señor Fole.

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

Efectivamente, el Grupo Socialista trae una proposición no de ley que pone en evidencia, por un lado, su forma de gestionar, y por otro, su situación actual respecto al movimiento político que pueda tener en sus propias filas. Por ello, quisiera aclarar un poco en este sentido estas evidencias.

Desde el punto de vista de su forma de gestionar la proposición no de ley plantea la necesaria construcción de esta pasarela, sin tener en cuenta antecedentes anteriores que también van a estar relacionados con esa actualidad política de acuerdos mantenidos en legislaturas anteriores a nivel local con el Partido Popular. El anterior alcalde, señor Orozco, del Partido Socialista, había llegado a acuerdos después de varias reuniones con el Ministerio de Fomento, con la Dirección General de Tráfico, con la Guardia Civil, con el ayuntamiento y la Policía local donde se estructuraban y planteaban cuáles eran las necesidades para solucionar este problema. Hay ya varias vías, sendas e itinerarios que debería habilitar, acondicionar y señalizar el ayuntamiento. Por parte del ministerio se está llevando a cabo una serie de actuaciones para mejorar la seguridad vial, impidiendo aparcamientos discriminados de coches efectivamente en esa zona y poniendo vallas para que se eviten los cruces. Además, hay varios itinerarios realizados para coches que cualquier persona puede ver si entra y ahonda en Google Maps, así como zonas habilitadas para peatones que están iluminadas y demás.

De esas reuniones surgió una serie de compromisos por parte del Ministerio de Fomento y por parte del ayuntamiento. La gran diferencia es que los compromisos de Fomento se realizan, pero los compromisos del ayuntamiento siguen sin realizarse. No sabemos —ahí voy a la actualidad política— si la nueva alcaldesa socialista del Partido Socialista, que no sé si sanchista o susanista, tiene que diferenciarse del anterior alcalde socialista. Si no es así, ¿por qué se distancian tanto las actuaciones desarrolladas por la actual alcaldesa de las decisiones acordadas por el señor Orozco? ¿Por qué sí se toman en consideración las actuaciones de Fomento y no se ponen en marcha las actuaciones del ayuntamiento?

Por otra parte, decimos que era extemporánea y nos sorprende que sigan planteando esta proposición no de ley en esta Comisión, una vez que —lo ha avanzado ya la portavoz de Ciudadanos— en la Junta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 4

de Gobierno local del 26 de julio se aprueba un proyecto constructivo, dentro del proyecto DUSI, financiado con fondos europeos Feder, denominado Muramiñae, Da Muralla ao Miño. El segundo punto de la sexta línea de actuación en el proyecto denominado Desenvolvimient de un acceso que permita acercar el río a la ciudad contempla —sorpresa— una pasarela peatonal al campo de fútbol por un importe nada despreciable de 520 000 euros. El ayuntamiento ha dado el paso, pero desde septiembre que es cuando se registra esta proposición no de ley hasta hace un año... (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: ¿Pueden respetar el turno de palabra, por favor?

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

Esto es totalmente extemporáneo, a no ser que ustedes estén instando al Gobierno local, al ayuntamiento, en esta proposición no de ley. Si están instando al Gobierno central, ¿qué están planteando? ¿Que se hagan dos pasarelas en el mismo sitio, una por Fomento, y otra, por el ayuntamiento, para que estén una encima de otra, sean cubiertas y así ya tengamos la pasarela perfecta?

Aquí demuestran su forma de gestión, porque parece que el dinero de todos no se tiene en consideración. Hasta los fondos europeos hay que cuidarlos con mucho mimo, porque también es dinero de todos. Entendemos que estos 520 000 euros estarían mucho mejor destinados...

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminado, por favor.

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

Ese dinero estaría mucho mejor destinado a lo que ya ha sido acordado por el Pleno del Ayuntamiento de Lugo, que son los principales interesados en que ese problema se resuelva. Hay que instar a Fomento para que siga manteniendo esas líneas de seguridad, como ya está haciendo. Con todo eso posiblemente se mejoren los itinerarios peatonales y el acceso. Hay que tener en cuenta que hay categorías inferiores que tienen su foco de influencia alrededor de este campo, es decir, hay centros comerciales y posiblemente con todo ello puedan asistir muchísimos más aficionados al Anxo Carro.

Quiero insistir en que la vemos innecesaria, por todas las cuestiones que he manifestado. Ya hay otras pasarelas y, además, está pendiente de hacer por parte del ayuntamiento un mantenimiento y habilitación de itinerarios peatonales. Asimismo, es extemporánea porque ya va a hacerlo...

El señor **PRESIDENTE**: Su tiempo ha terminado.

El señor **FOLE DÍAZ**: De esta manera entendemos que aunque sean fondos europeos siguen siendo de todos y hay que hacer mejor uso de ellos.

Muchas gracias.

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

— SOBRE LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LA CARRETERA N-435 EN SU TRAMO ENTRE ALMENDRAL Y EL PRINCIPIO DE LA VARIANTE DE BARRACOTA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001509).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos al punto 3.º del orden del día: proposición no de ley sobre la mejora de la seguridad de la carretera N-435 en su tramo entre Almendral y el principio de la variante de Barracota, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra don Víctor Píriz.

El señor **PÍRIZ MAYA**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero decir que es un orgullo venir aquí a hablar de mi tierra, a hablar de los problemas de los extremeños, de mis vecinos y paisanos, y que se escuche en el Parlamento de mi país. Yo me siento orgulloso de ser español, me siento orgulloso de ser extremeño. En estos días hay que refrendarlo más que nunca y debemos reconocer que este Parlamento nuestro nos ayuda a todos a solucionar los problemas de todos y es solidario con todos.

Hoy vengo aquí a hablar de un problema específico, de un problema en una carretera nacional a su paso por Extremadura; una carretera que en los últimos años ha aparecido en el *ranking* como una de las carreteras nacionales más peligrosas de toda la red de carreteras nacionales y ya en el último año ha pasado a liderarlo. Estoy hablando del tramo de doce kilómetros y medio, entre los kilómetros 33,4 y 45,9,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 5

de la N-435 que une Badajoz con Huelva. Es un tramo de doce kilómetros y medio entre el pueblo de Almendral y el pueblo de Barcarrota, exactamente es este tramo de carretera (**Muestra un mapa**). Este tramo tiene alguna curva pero en principio es eminentemente recto, ya que no tiene dificultades orográficas ni dificultades observables. Por eso, a nosotros nos han causado bastante extrañeza los datos de siniestralidad de esta carretera. Estos datos se están reduciendo, ya que en 2013 y 2014 hubo nueve accidentes cada año, en 2015 hubo un accidente, en 2016 hubo tres accidentes y este año —creo recordar, aunque no hay estadísticas— solo ha habido un accidente a mediados de agosto con un fallecido, justamente en el cruce de Almendral que es el sitio más peligroso de todo el tramo.

No se detectan deficiencias de especial importancia, es un tramo cuyo asfalto está bien. Yo suelo transitarlo tanto en coche como en moto o en bicicleta, para comprobar si el asfalto es el que parece que es. El asfalto en el tramo extremeño de esa carretera es bastante mejor que en el tramo de la provincia de Huelva que tiene menos accidentabilidad. Por tanto, no parece que estas deficiencias, que en principio no se ven, sean la causa de esa especial accidentabilidad de este tramo. Según los datos del ministerio, la tipología de accidente suele ser una salida de vía por la derecha, con choque de elementos u obstáculos, con concurrencia —siempre— de velocidad inadecuada, meteorología adversa y pavimento mojado en la mayoría de las ocasiones.

Es importante el tema de la velocidad, que trataré ahora. En la gran mayoría de los accidentes hay una característica común que es la velocidad. Este tramo tiene una velocidad media de 88,4 kilómetros/hora, cuando el límite en prácticamente todo el tramo es de 80 kilómetros/hora. Eso nos da una idea de las acciones que se pueden plantear en este tramo. En estos últimos años —2016 y 2017— para corregir estos datos se ha trabajado intensamente sobre esta vía. Se ha hecho señalización vertical. Se revisaron las limitaciones de velocidad, ya hay muchas curvas que ya están a 70 kilómetros/hora. En 2017 se han realizado barreras de seguridad en dos tramos. En 2015 se hizo una nueva capa de rodadura en seis kilómetros de ese tramo y se mejoró la cuneta en un punto en el que el peralte parecía que no estaba muy correcto. En 2013 también se hizo otro trabajo en ese sentido. Se repintaron marcas viales hace cuatro o cinco años. Además, han entrado en servicio tramos que evitan las zonas urbanas de estas poblaciones. Pese a estas actuaciones, la accidentabilidad ha seguido. Aunque ha ido disminuyendo, de nuevo este verano ha habido un accidente mortal en esa carretera. El ministerio está redactando un proyecto de acondicionamiento de la intersección de la N-435 con la EX-105, en el kilómetro 33,8, justamente donde empieza el tramo de accidentabilidad, con un presupuesto estimado de un millón de euros.

Aun así, nosotros planteamos esta proposición no de ley porque creemos que es una carretera estándar, en una situación estándar. Debería realizarse un análisis de la misma, un análisis de las circunstancias de estos accidentes y un análisis de las posibles correcciones para intentar corregir estas deficiencias, para que no haya en las carreteras nacionales y regionales de nuestro país tramos con este. Ya les he dicho que soy usuario habitual de esta vía. Hay más de 3100 usuarios diarios de esta vía, no es una vía muy transitada. Es una vía que tiene muchísimo tráfico de motociclista, quizás haya que hacer un análisis de por qué esos motociclistas exceden la velocidad e intentar controlarlo. Es un tramo que tiene una recta de más de seis kilómetros en la que los motociclistas alcanzan velocidades bastante elevadas. También es verdad que todas las curvas tienen doble protección y está preparada para que no pasen los accidentes que están ocurriendo.

Por eso, nosotros traemos esta proposición no de ley para instar al Gobierno a que analice desde el Ministerio de Fomento, en colaboración con el Ministerio del Interior, las causas de estos accidentes porque aunque se están reduciendo siguen siendo significativos, para que desaparezca de esa clasificación como el tramo más peligroso de España.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

No se han presentado enmiendas a esta proposición no de ley. El Grupo Mixto está ausente, el Grupo Vasco tampoco está presente en la sala y Esquerra Republicana de Catalunya tampoco está.

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

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

Como diputados nacionales somos responsables de todas nuestras comunidades. Antes hemos tratado una PNL de Galicia y ahora mismo estamos debatiendo una proposición de Extremadura, esta es la forma de que todos seamos responsables de nuestro país y, sobre todo, de que tratemos con igualdad a todas las comunidades.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 6

Es verdad que según el informe de EuroRAP y de RACE la N-435 en Badajoz es la carretera más peligrosa de España en los últimos años, con accidentes mortales y heridos graves, sobre todo en los kilómetros comprendidos entre el 33,4 y 45,9 de esta N-435. Está categorizada con riesgo alto y en los últimos Presupuestos Generales del Estado de 2017, como han comentado nuestros compañeros, se consigna una partida ya para actuaciones en esta nacional, solo para los trece kilómetros de la variante de Beas y Trigueros. Existiendo esta partida ya el año pasado, nos surge la pregunta de por qué no se han realizado acciones de mejora de la seguridad en un tramo como estos doce kilómetros y medio entre Almendral y la variante de Barracota. Consideramos necesario estudiar, por supuesto, las posibles mejoras de seguridad en dicho tramo, ya que según nos comenta el informe EuroRAP ha tenido índices de riesgo desorbitados, sobre todo en 2014 y 2015, y no se han tomado medidas serias o adecuadas hasta este momento.

En cualquier caso, el pasado mes de julio el Grupo Parlamentario Ciudadanos presentó ya una pregunta para la que se solicitaba respuesta por escrito sobre el precario estado de los servicios ferroviarios en Extremadura, ya que entendemos que el medio de transporte alternativo al automóvil es el tren. Consideramos inaceptable que hoy en día aún las traviesas del tren sean de madera y que se aisle a esta comunidad con la supresión de varias líneas, ya que complica la vida de todos los ciudadanos.

Por tanto, votaremos favorablemente a esta propuesta. Esperemos que se tomen las medidas adecuadas y que se realicen los cambios en esta carretera, reduciendo así la siniestralidad. Quiero recordar que estamos a favor de que se tomen en cuenta otros problemas que tiene esta provincia o comunidad, así como otras dificultades de otras comunidades de España como el AVE en el Castellón, o cualquier otro tipo de problema.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Julià.
A continuación el Grupo Podemos para fijar posición.

La señora **BOTEJARA SANZ**: Gracias, señor presidente.

Quiero agradecer también a mi grupo político la oportunidad que me da de defender esta PNL. Mi grupo, Unidos-Podemos, registró una pregunta en el mes de enero. Se preguntaba qué medidas tomaría el Gobierno para reducir la siniestralidad en la carretera N-435, entre los términos municipales de Almendral y Barcarrota, provincia de Badajoz. Está claro que como ya se ha comentado aquí, es el tramo de carreteras de mayor peligrosidad a nivel nacional. ¿Cuál fue la contestación por escrito del Partido Popular? Los datos que están registrados en esta PNL coinciden con los nuestros, que no son los mismos que están contemplados en la contestación que se nos dio por escrito, como, por ejemplo, se nos comunica que en el año 2015 no se registra ninguna víctima mortal. Es más, también se nos comenta que el riesgo de sufrir accidentes de tráfico es inferior al del conjunto de carreteras convencionales y literalmente recogido, actualmente en la red estatal de carreteras, en la provincia de Badajoz, no existen tramos de concentración de accidentes. Eso es lo que nos comentan por escrito. No contentos con esto, finaliza con que la inversión realizada en carretera en la provincia de Badajoz para el 2016 ascendió a 10,41 millones. Vamos que no se entiende por qué se protesta en Extremadura. La provincia de Badajoz cuenta con 25 puntos negros, peligrosos, según la Dirección General de Tráfico, y durante el año 2016 fueron 45 las personas víctimas mortales de accidentes. Le doy algunos datos. La tasa de mortalidad por accidente de tráfico por cien mil habitantes, la media española, es de 3,6. ¿Quién tiene el índice más alto? Lógicamente, Extremadura que tiene un índice de 4,5. El País Vasco tiene un índice de 2. Andalucía tiene un índice de 3,3. Es clara y manifiesta la franca desigualdad que Extremadura tiene con el resto de las comunidades autónomas. ¿Por qué estamos en esta circunstancia? Durante los últimos diez años se puede ver la dotación que se ha hecho a nuestra comunidad y está en el 3,2 % del presupuesto estatal, una décima arriba o una décima abajo. En los últimos diez años, sea un Gobierno o sea otro, esa ha sido la cantidad. Se ha tenido en cuenta para la dotación el número de habitantes, pero no se ha tenido en cuenta la superficie del territorio. Tenemos que tener en cuenta que Extremadura tiene el 8,2 % de superficie del territorio nacional y eso hay que tenerlo en cuenta cuando se está hablando de infraestructuras. A nosotros no nos han dado con arreglo a nuestras necesidades. Con lo cual en los presupuestos, año tras año, nuestra desigualdad con el resto de las comunidades autónomas es clara y manifiesta. Estamos de acuerdo con la PNL del Partido Popular, pero lo que queremos y solicitamos es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 7

que sea contemplada en los Presupuestos Generales del Estado. Eso es lo que queremos, eso y más para disminuir la franca desigualdad que mi comunidad, Extremadura, tiene con el resto de las comunidades autónomas. Muchas gracias.

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

A continuación para fijar posición por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Si me lo permite, y antes de entrar en el contenido de la iniciativa, me gustaría, no lo he hecho, porque pensé que el propio grupo proponente iba a hacerlo, que se corrigiera en el texto de la iniciativa, tanto en todo el cuerpo, como en el título de la misma, un error que hay pues se denomina a uno de los municipios que fundamentan este tramo tan peligroso Almendral en vez de denominarle al siguiente Barcarrota, se le denomina continuamente Barracota y así aparece también en el contenido exacto de lo que es la PNL. No es Barracota, es Barcarrota y me gustaría que se corrigiera en la propia iniciativa si les parece correcto a sus señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Si al grupo proponente le parece correcto lo salvamos como una corrección de errores material y tiene usted la palabra a continuación para fijar posición. Gracias.

La señora **PÉREZ DOMÍNGUEZ**: Muchísimas gracias.

No puedo estar más de acuerdo con la necesidad de actuar en esta carretera, en toda la carretera, en la N-435, y en este tramo preferentemente, pero no es el único tramo en el que nos encontramos alta siniestralidad ni en el que nos encontramos un tráfico bastante denso. Mi grupo parlamentario ya había registrado en la Comisión de Fomento una iniciativa para trabajar sobre la N-435 en su totalidad y que se marcaran unos plazos ciertos sobre la misma. Del mismo modo, en los Presupuestos Generales del Estado del año en curso, de 2017, presentamos enmienda para que hubiera una dotación para acabar con este problema que hoy estamos tratando en esta Comisión y la respuesta que obtuvimos fue la negativa a aprobar dicha enmienda a los presupuestos. Es importante estudiar, pero algún día ya debemos dejar de estudiar para ponernos a trabajar y, como decía mi compañera diputada, no de grupo, pero de esta casa, la diputada por Badajoz, la señora Botejara, va siendo cuestión no de voluntades ni de estudios, sino de hechos concretos que se plasmen como siempre en un presupuesto y en una actuación concreta. Afortunadamente un alcalde extremeño, el alcalde de Almendral, ya en diciembre de 2016 se puso en contacto con la demarcación de carreteras, era el tercer alcalde de esta localidad que así lo hacía, reclamando una actuación, y efectivamente la demarcación de carreteras, de acuerdo con el Ayuntamiento de Almendral, inició la redacción de un proyecto para evitar el punto más negro que es el cruce en estos 12,5 kilómetros de actuación que hay. Así se va a hacer, lo asume Fomento, la demarcación de carreteras. El proyecto, como bien decía el señor proponente, está ya prácticamente redactado y ahora lo que hace falta es la dotación correspondiente. Por eso mi grupo no ha enmendado, señor Píriz. Vamos a apoyar su iniciativa. Lo que esperamos es reciprocidad por parte de su grupo y del resto de los grupos de esta Cámara. La reciprocidad es que esto venga recogido en los presupuestos, con una dotación necesaria, para que la N-435 y estos 12,5 kilómetros en concreto se vean mejorados, porque si no fuera tan serio que ha habido hasta un fallecido este verano, viendo las respuestas que ha dado el Gobierno al Grupo Podemos y al Grupo Ciudadanos sobre este tramo. Viendo lo que usted dice que se estudie y se evalúe qué pasa allí en un tramo donde no hay nada, igual habría que encargarle el estudio a Iker Jiménez, porque no es posible que los datos no concuerden, que se está produciendo esta situación. La única medida que hasta ahora se ha tomado, aparte de la redacción de este proyecto en el que se ha empeñado, como decía, el alcalde de Almendral, ha sido en una carretera nacional y en una recta, en la que hay unos badenes imposibles —y usted lo sabe—, reducir la velocidad a 70 kilómetros/hora. Los extremeños también tenemos derecho a ir por una carretera nacional y en una recta, que usted nos ha enseñado perfectamente, a la misma velocidad que van otros. Igual que tenemos derecho a tener un ferrocarril digno. Por tanto, vamos a apoyar su iniciativa, pero esperamos que ustedes apoyen también recíprocamente en la Comisión de Fomento, la actuación concreta y la enmienda que presentaremos a los Presupuestos Generales del Estado, un año más, si ustedes no lo traen presupuestado como nosotros esperamos. Por otra parte, este es el caso de otro ayuntamiento que se pone en contacto con el ministerio, con el Gobierno, ...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pérez, vaya terminando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 8

La señora **PÉREZ DOMÍNGUEZ**: Voy acabando, presidente. Discúlpeme un momento.

... para poder realizar una actuación tan importante. La obligación es del Gobierno. En este caso, el Gobierno va a empezar a hacerlo. En otros, la dejación del Gobierno obliga a los ayuntamientos a realizar una tarea que no es suya. Creo que para gran disgusto o a lo mejor alegría de Montoro que les ha quitado esas competencias y, sin embargo, tienen que seguir gastando de ese presupuesto que no les dejan estirar y adecuar y destinar a las necesidades para las que se destina un presupuesto municipal que no es arreglarle los problemas a Fomento ni a carreteras. Muchas gracias.

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

— RELATIVA A LA INCLUSIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA LEY BÁSICA DE EDUCACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001754).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al punto quinto del orden del día. Una proposición no de ley del Grupo de Ciudadanos, relativa a la inclusión de la seguridad vial en la ley básica de educación. Para defender la posición del grupo proponente la señora Rivera tiene la palabra.

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

Presentamos hoy efectivamente una proposición no de ley que registramos en el mes de marzo instando al Gobierno a incluir la seguridad vial dentro del marco de la ley básica de educación que resulte del pacto nacional por la educación que se está debatiendo aquí en el Congreso. Fíjense, ya en el mes de marzo cuando presentamos esta iniciativa, la propia campaña de Ponle freno incluía como tema estrella de su campaña este año la educación vial, por algo será. Sin duda estamos empezando el curso 2017-2018 y estamos perdiendo una gran oportunidad cada año que pasa y no conseguimos retomar la educación vial dentro de los colegios. Empieza el curso y empezar a formar a los niños desde el principio, desde muy pequeños, en educación vial es una garantía de tener mejores resultados, menos siniestralidad en el futuro. Es un momento importante para debatir esta PNL ahora que empieza el curso escolar y desde luego tenemos que ser conscientes de que, aunque como veremos en posteriores PNL hoy, la situación de España en seguridad vial no es la peor de Europa, pero sin duda estamos viviendo un repunto de la siniestralidad con respecto a años anteriores. Los datos que tenemos —estamos esperando que el Gobierno nos dé datos consolidados de 2016, todavía no los tenemos, pero tendrían que estar en breve— de principios de año de 2016 no son muy halagüeños. De hecho es la primera vez que sube la siniestralidad en nuestro país en los últimos trece años. Así que insisto en que el momento de actuar es ahora y que no tenemos tiempo que perder para incluir la educación vial en los colegios. Sin duda, las medidas a corto plazo son fundamentales y en esta Comisión las estamos abordando continuamente incluso en el Pleno. Hemos conseguido llevar al Pleno varias iniciativas que son fundamentales, como son el tema de los guardarraíles, del Plan Invive de motos. Hemos debatido en el Pleno de esta Cámara también medidas específicas para mejorar la seguridad vial de los ciclistas. Hemos conseguido también, a iniciativa del Grupo Parlamentario Ciudadanos, instar al Gobierno a que cambie el Código Penal para la omisión del deber de socorro y lo hemos conseguido efectivamente la semana pasada que se presentó ese proyecto de ley. Lo hemos conseguido hacer en Pleno. Pero esta Comisión tiene que seguir abordando cada medida que es importante para la seguridad vial y hoy pongo sobre la mesa de forma fehaciente, espero que todos los partidos también se sumen, esta medida que es a largo plazo, porque si no empezamos a trabajar desde hoy no tendremos resultados a largo plazo tampoco. Tanto el Partido Popular como el Partido Socialista han presentado una enmienda cada uno. En el caso del Partido Socialista no vamos a aceptar la enmienda por un motivo sencillo y es que en la propia enmienda dice cómo se debería incluir la seguridad vial dentro de la ley básica de educación. Cito textualmente: Desde el inicio de la escolarización y en todas las etapas obligatorias a través de su inserción en el currículo de contenidos mínimos en las áreas pertinentes. Esto es tarea de la subcomisión del pacto nacional por la educación, creo que debe de ser ahí donde se debata. En el caso del Partido Popular tampoco voy a aceptar la enmienda porque hace referencia a algo obvio que dice que es lo que resulte de la subcomisión creada en el seno de la Comisión de Educación y Deportes para precisamente crear esa ley básica de educación futura. Evidentemente eso es obvio, pero lo que quiero poner sobre la mesa en esta Comisión y que quede claro es que nosotros somos miembros de la Comisión de Seguridad Vial y que debemos de incidir y de influir en nuestros representantes de cada partido en ese plan nacional de la educación para que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 9

tomen en consideración la importancia de incluir la educación vial. Creo que eso es trabajo de todos nosotros. Por ese motivo no quiero quitarle el protagonismo a esta Comisión y por eso no acepto la enmienda del Grupo Popular. Tiene que quedar claro que es una misión nuestra y que tenemos que trasladar a nuestros compañeros en ese plan nacional por la educación. Muchas gracias.

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

A continuación para defensa de la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Tundidor.

La señora **TUNDIDOR MORENO**: Buenas tardes, señor presidente.

Señorías, la preocupación por la seguridad vial y, en particular, por el tratamiento de la educación vial en los centros educativos es una cuestión que ha suscitado gran interés en los últimos años. Les recuerdo que en esta Comisión en particular aprobamos una enmienda socialista el pasado junio que estaba totalmente relacionada con el tema. La seguridad vial siempre ha sido una materia que se ha trabajado transversalmente en los centros educativos y así ha sido recogida en diferentes leyes. La Comisión Europea, la DGT y diferentes fundaciones han realizado propuestas y proyectos para potenciar la seguridad vial en los centros educativos y que estos programas de educación vial se inicien a una temprana edad, tanto en el seno de la familia como en la escuela. Las escuelas y sus docentes están en condiciones de realizar una importante aportación a la sociedad, que será complementario al que pueda realizarse a través de otras instituciones y medios, como la familia, las organizaciones civiles, las de promoción de la salud, los medios de comunicación, etcétera. Abriendo múltiples espacios y propuestas para la educación vial de sus alumnos. No obstante, a pesar de su importancia, desde el Grupo Socialista, consideramos que no tiene sentido plantearlo como una asignatura independiente en un momento en que los expertos están hablando de reducción de contenidos curriculares y de reducción de asignaturas. En un momento en el que estamos trabajando en la subcomisión de Educación y en la que precisamente el Grupo Parlamentario de Ciudadanos está recordando constantemente que todos los asuntos y todas las propuestas tienen que ser suscritas en el pacto de educación. No es que la seguridad no sea importante, en absoluto. Por ello, hemos presentado la siguiente enmienda que dice textualmente: Que siga contemplando la educación vial y la promoción de la salud en la normativa educativa de la futura ley básica de educación que surja del pacto de estado y político por la educación y que con el consenso de las comunidades autónomas y respetando escrupulosamente sus competencias, han de formar parte de la educación desde el inicio de la escolarización y en todas las etapas obligatorias, a través de su inserción en el currículo de contenidos mínimos de las áreas pertinentes y de la inclusión de programas estructurados e insertados transversalmente dentro de las programaciones propias de determinadas asignaturas. Por eso, lamentamos bastante que no sea aceptada nuestra enmienda por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Gracias. **(Aplausos)**.

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

A continuación para fijar posición, tiene la palabra, dada la ausencia de los grupos que antes he señalado, por el Grupo Podemos, señor Carracedo.

El señor **CARRACEDO VERDE**: Muy buenas tardes. Leyendo la PNL que ha presentado Ciudadanos, una primera cuestión que nos ha venido a la cabeza es que la exposición de motivos centra la solución del problema básicamente en la responsabilidad individual. Siendo muy importante la educación, no todo es cuestión de educación. Hay una obviedad, es que si los coches no corrieran a más de 120 kilómetros/hora, nadie tendría un accidente en un coche yendo a 50 kilómetros/hora. Son muchos los estudios que plantean que una de las causas fundamentales de repunte de los accidentes de tráfico también está ligada a la situación económica. Durante los años de crisis fuertes hubo una constricción de la movilidad y es lógico en parte que al haber aumentado la movilidad y seguir las condiciones de forma similar o inclusive peor a causa de los recortes, también aumenten los accidentes. En cualquier caso, sí que es verdad que habría que introducir la reflexión de la responsabilidad que tenemos autoridades y, en este sentido, esta Cámara en cuanto a su capacidad de incidencia, sobre cuáles son las soluciones que se plantean.

La siniestralidad no es solo causa de la velocidad o de la falta de educación, también tiene que ver con el reglamento territorial y con lo que llevamos movilidad inducida. Es decir, por qué tenemos que coger un coche para ir a un hospital, para ir al colegio, al centro público o al trabajo. Hay formas distintas y en otros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 10

sitios se está apostando por una ordenación territorial distinta que permita reducir la movilidad inducida y, por tanto, tener que tomar el vehículo, que siendo una herramienta actualmente imprescindible, no deja de ser bastante peligrosa.

En la exposición de motivos, hay una frase que me ha llamado la atención que dice que según el balance de siniestrabilidad vial de 2016 se produjeron 1038 accidentes mortales en vías interurbanas en los que fallecieron 1160 personas y otras 5000 necesitaron hospitalización y plantea que las vías convencionales siguen siendo las vías donde más número de personas fallecen. Entiendo que aquí no está planteando que convirtamos todo en autopistas, pero sería razonable pensar si como legisladores tendríamos la obligación de limitar la velocidad en esos trazados. En cualquier caso, sobre los objetos de la resolución nosotros somos de la opinión que el ámbito natural para tomar este tipo de decisiones y donde no hemos encontrado proposición de Ciudadanos al respecto es la Comisión de Educación, donde se está trabajando en el pacto nacional de estado y que en caso de plantear la inserción en asignaturas de carácter extracurricular también debieran de ir acompañadas de algunos —aquí tendría que haber un debate más profundo y ver si el modelo que vamos a plantear es como el *Bikeability* del Reino Unido, que tiene que tener cierto nombre hasta el punto que sea la gente que ha tratado de introducir a través de la DGT, que son la gente con bici— contenidos dentro de la educación actual, se ha encontrado con una respuesta en la cual se plantea todo desde términos de seguridad y con personas que no son profesionales de la movilidad urbana y el ciclismo urbano. Por tanto, con un impacto limitado. En este caso nuestra votación no va a ser positiva a esta PNL.

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

Pido disculpas por un error que he cometido y ha sido no concederle el turno de palabra al Grupo Parlamentario Popular en la persona del señor Candón para la defensa de su enmienda. Supongo que sabrán perdonarme el descuido. Muchas gracias. Señor Candón.

El señor **CANDÓN ADÁN**: Muchas gracias, señor presidente.

No hay ningún problema. El pasado 21 de diciembre en esta casa se acordó la creación de una subcomisión en el seno de la Comisión de Educación y Deporte, cuyo objetivo es elaborar un informe sobre el estado de situación del sistema educativo español, informe que contendrá un diagnóstico y unas propuestas para la elaboración de un gran pacto de estado social y político por la educación como se requirió por todas y cada una de las fuerzas políticas. No es bueno duplicar el trabajo, porque al final los que se encargan de hacer su trabajo lo tienen que hacer y Ciudadanos también tiene representante en dicha subcomisión para trasladar todas y cada una de las propuestas en temas de seguridad vial en este gran pacto de la educación que se integren en dicho pacto, y valga la redundancia. Como no puede ser de otra manera, el Gobierno respetará el diagnóstico y propuesta que se acuerden para alcanzar el pacto. Es ahí donde se deben hacer todas y cada una de las propuestas, porque además para eso está constituida esa subcomisión. Porque no tiene sentido. Parece que vamos cada uno por un lado y cada uno en las comisiones o subcomisiones puede decir lo que quiera. Tenemos una que se centra y organiza y va a dar el resultado que tiene que dar. Pero creo que también hay que poner en valor todo el camino recorrido. Es que parece que Ciudadanos llega aquí y es el que propone y el que cambia todo. No, mire usted, esto es un recorrido administrativo y político de muchos años y que han hecho en beneficio de la seguridad vial. Actualmente la seguridad vial forma parte de los currículos básicos de educación primaria, educación secundaria obligatoria y bachillerato. En educación primaria se incluye la educación vial, tanto los objetivos como los elementos transversales, también forma parte de los contenidos, criterios de evaluación y estándares de aprendizaje evaluable de las áreas de ciencias sociales y valores sociales y cívicos. En educación secundaria obligatoria y bachillerato, la seguridad vial se contempla como elemento curricular a incluir por las administraciones educativas. Por otra parte, también las distintas administraciones educativas gozan de competencias para desarrollar actividades que contribuyan de manera eficaz a la seguridad vial —que esto viene recogido en el artículo 6 bis, apartados 2.c) de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, modificada por Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, viene ahí recogido— y finalmente los centros docentes pueden contemplar los bloques de asignaturas troncales, específicas y de libre configuración autonómica y configurar su oferta formativa dentro de los límites establecidos por las administraciones educativas, que también están recogidos en el mismo artículo que acabo de mencionar anteriormente. También hay que poner en valor que la DGT, desde su creación, ha considerado la seguridad vial de los usuarios de las vías, especialmente en el ámbito de la educación formal y obligatoria, como base para la convivencia y prevención de accidentes. Un dato,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 11

en 1985, la Dirección General de Tráfico, consciente de la importancia, inauguró el Centro Superior de Educación Vial. Nosotros también hemos presentado una enmienda, porque creemos que debe respetar el trabajo que se está desarrollando en el seno de la subcomisión que anteriormente he dicho, que viene trabajando desde hace mucho tiempo por todos los Gobiernos. Esto no es nuevo. Se va avanzando poco a poco. Se van teniendo resultados. Lo dicho anteriormente, hay que tener un poquito de humildad y no venir aquí a tirar por tierra el trabajo que se está realizando por otras subcomisiones. Hay que ser un poquito serios. No porque gritemos más o pretendamos más cosas vamos a cambiar el sentido y el contenido de una subcomisión, porque creo que donde se tienen que llevar estos temas es a esa subcomisión que se integrará en la nueva ley de educación o en ese pacto de educación para todo el mundo. Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

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

— SOBRE LOS ATROPELLOS A CICLISTAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001940).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a debatir la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre los atropellos a ciclistas. Para intervenir tiene la palabra el señor Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias, presidente.

El Grupo Socialista presentó allá por el mes de mayo, cuando se produjeron una serie de atropellos de ciclistas casi en cadena de mucha gravedad, esta proposición en concreto que pretendía llamar la atención aquí en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible sobre este problema que se estaba agudizando, el atropello de ciclistas en carreteras, en rutas y además plantear, al hilo de esa circunstancia, un debate de carácter más general sobre las políticas lentas que desde distintas instituciones es verdad que la responsabilidad no es en absoluto única del Gobierno del Estado, sino que la competencia también es de las comunidades autónomas y especialmente de los ayuntamientos. De modo que esa iniciativa para debatir de todo ello y, de paso, los socialistas queríamos colaborar, ayudar, a los colectivos del mundo de la bicicleta en toda España que han reclamado a los grupos políticos de esta Cámara ayuda y colaboración para sacar adelante sus propuestas que vienen de atrás y que son muy razonables y están al margen del debate político, porque la bicicleta debiera ser una herramienta de movilidad sostenible, un sistema de transporte normalizado ajeno a la guerra o a la confrontación ideológica. Eso lo presentamos y ahora con cierto retraso, es verdad, viene aquí la PNL del Grupo Socialista, pero viene oportunamente porque estamos en la Semana Europea de la Movilidad Sostenible. De modo que viene muy a cuento que hoy aquí hagamos un recordatorio y, sobre todo, en las intervenciones una especie de revalidación de los compromisos de los partidos políticos de toda España, de todo país, de esta España plural, diversa, plurinacional, pluricultural, que tanto nos gusta a los socialistas en particular. En esta proposición venimos a proponer, partiendo de la base de que vamos a aceptar buena parte de las enmiendas del Partido Popular que son muy coincidentes con algún pequeño matiz de cambio, y en el afán de mantener una unidad de criterio las aceptamos, lo que plantean en esencia, señor presidente, y queridos compañeros y compañeras es lo siguiente. En primer lugar, hacer hincapié en esa llamada de atención sobre los atropellos, los riesgos y la necesidad de seguir adoptando medidas sin descanso para evitar esos atropellos, desde distintas políticas de prevención, de sanción, de reformas de la legislación, de mejoras de las rutas, de los arcones de la educación. En fin, cuestiones asumidas por todos.

En segundo lugar, planteamos en la PNL, cómo no, algo que está en marcha que es remarcar la importancia de abordar la revisión de contenidos del Código Penal para la inclusión de las faltas por imprudencia, imprudencia leve, imprudencia con resultado de muerte o lesión grave. Ahí tenemos ya en marcha una proposición de ley en debate y tendrá seguramente mejoras por parte de los grupos.

En tercer lugar, planteamos una vieja reivindicación en este país, que es llegar a un acuerdo de modo participado, de modo dialogado, sobre un plan estratégico de la bicicleta; unas grandes líneas de actuación que debe impulsar el Estado para que la bicicleta tenga el lugar que le corresponde como sistema de movilidad, para que tenga acogida en los sistemas de transporte estatales, llámese autobuses, ferrocarriles diversos, etcétera, y también para que haya una política de carácter integral desde el Estado hasta el último municipio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 12

En cuarto y último lugar, el Grupo Parlamentario Socialista propone abordar la reforma de la Ley de Tráfico para adecuarla a una realidad sin duda cambiante, a los nuevos requerimientos, a las necesidades de una movilidad sostenible.

Yo soy ciclista urbano habitual, practicante —por eso me parece un honor defender esta iniciativa del Grupo Socialista—, y disfruto de la ciudad. No saben ustedes lo maravilloso que es andar en bici por una ciudad que reúne condiciones de seguridad. Hay mucho que hacer. España puede ser perfectamente Holanda o, con mayor motivo, Dinamarca, por el clima y por muchas razones, y allá donde hay pequeñas cuestas —creo que es una cuestión que debemos saber— ya está inventada, y cada vez es más competitiva en cuanto a precio, la bicicleta con una pequeña batería, y ya vemos en Madrid cómo suben algunos pequeños repechos. Es una cosa fantástica. En este país hay luz, ciudades llanas, condiciones climatológicas para que la bicicleta tenga el lugar que le corresponde, pero hasta ahora creo que no ha sido tomada en serio. Ojalá este Gobierno, y los siguientes, a todos los niveles, desde el Ayuntamiento de Madrid hasta el Gobierno del país, apoye las políticas a favor del ciclismo urbano y en ruta, de su práctica deportiva, por razones relacionadas con el cambio climático, con la salud, con la concepción de la vida, de la sociabilidad, etcétera.

Esta es nuestra proposición y esperamos que tenga el apoyo de los grupos. Deseamos que en el día a día nos convirtamos en defensores de la bicicleta, especialmente en esta Semana Europea de la Movilidad Sostenible.

Muchas gracias.

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

A continuación, para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Moro.

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

Agradezco el tono del proponente y su disponibilidad para llegar a un acuerdo en un tema en el que, como muy bien ha dicho, como en tantos otros, debemos ser constructivos, pero que no nace ahora. Pediría a la señora Rivera un poquito más de humildad. La vida se hace de pequeñas construcciones, porque cuando derribamos y derribamos no llegamos a ninguna parte. Este tema no ha nacido con Ciudadanos, pero agradecemos la colaboración, el impulso —se puede aplicar cualquiera de los verbos— de los grupos políticos, porque, como ha dicho el señor Elorza, estamos aquí para ser un poco más útiles a la sociedad. Esto lo traslado al lenguaje de mi grupo.

Agradezco al portavoz de mi grupo parlamentario en esta Comisión que me dé la oportunidad de defender esta iniciativa, ya que ello me permite también dar las gracias al anterior portavoz de nuestro grupo en esta Comisión, a don Pablo Matos, porque todo el grupo parlamentario y el Gobierno, han tenido una gran sensibilidad con los temas que nos ha venido planteando la propia sociedad, y que nosotros estudiamos, como la federación, la Mesa de la Bicicleta, etcétera. También ha habido iniciativas como la de Anna, que nos tocó el corazón a todos, y las de todas aquellas familias de víctimas de la bicicleta. Tenemos que decir que a veces nos olvidamos de los peatones. En esta sociedad deberíamos impulsar cada vez más y de mejor manera la movilidad sostenible, pero es complejo, porque nuestras ciudades, nuestras carreteras están pensadas para movernos rápidamente, para llevar una vida acelerada, para llegar pronto, porque nos lo exigen así. Tenemos que conciliar y, por tanto, todo lo que aportemos a esa construcción será bienvenido.

Este es el sentido de la enmienda del Grupo Popular, con estas pequeñas matizaciones que hemos acordado transaccionar: Reconocer que siempre se puede hacer más, pero que se ha hecho mucho. Reconocer que el Gobierno del Partido Popular, no solo en esta legislatura, tiene como prioridad ese plan de la bicicleta. Poner de manifiesto que ya se ha hecho mucho y el iter cronológico desde antes de diciembre de 2016 es lo que ha determinado un compromiso del Ministerio de Justicia para abordar la revisión y la reforma del Código Penal —el grupo parlamentario ha cogido esa bandera para hacerlo más rápidamente—, que seguramente se verá enriquecida después de ser aceptada en esta Cámara y que se hará, sin duda, escuchando a todos los sectores, siendo proporcionados y equilibrados. Pero la sociedad también debe admitir que los ciclistas, los peatones, los conductores de vehículos de motor están en la calle y que todos debemos cumplir las normas.

El Gobierno de España, la Dirección General de Tráfico y el Ministerio del Interior vienen haciendo muchas cosas que los portavoces de esta Comisión conocen porque se han reunido con ellos. El 9 de febrero se aprobó en la Comisión de Justicia una iniciativa relativa al apoyo a todas aquellas medidas que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 13

intenten paliar y reducir los accidentes, pero también para responder con contundencia en aquellos supuestos en los que las imprudencias son especialmente significativas o en los que la falta de solidaridad deja a las víctimas en la carretera o en la calle sin atender, sin saber cuál es su situación.

El Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico han establecido medidas inmediatas de refuerzo de la actuación de cada uno de los órganos —no lo voy a señalar aquí— y lo hemos visto también en campañas de concienciación, alguna de las cuales aparece con nombres y apellidos, como Alma de ciclistas, en el mes de abril, y otras lanzadas en verano, con la propia Anna, la viuda de Oscar, como protagonista de la nueva campaña, dando su testimonio para poder salvar vidas. Hay paneles con mensajes, estudios en profundidad de los accidentes, de las víctimas, para atenderlos mejor; actuación sobre los reincidentes...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Moro, le ruego que vaya terminando.

La señora **MORO ALMARAZ**: Termino en seguida, señor presidente.

Esas medidas están ahí. Debemos aportar todo lo que podamos. Hay unos subgrupos que están estudiando ya ese plan estatal de la bicicleta, en los que están todos los que padecen, todos los que quieren lograr esta movilidad sostenible a través de la bicicleta. Seguro que esto redundará en que finalmente logremos eso con lo que comenzaba: que nuestro trabajo, a través de PNL, de proposiciones de ley, de cualquier iniciativa, con diálogo, con consenso, construyendo, sirva para que el final hagamos una normativa que sea disuasoria de comportamientos reprobables y educadora. Pero cuando haya que sancionar, debemos hacerlo, porque no podemos estar de acuerdo con comportamientos que no son sociales ni morales.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Gracias, señor presidente.

En esta Comisión siempre somos dialogantes y siempre trabajamos para construir. Creo que eso se ha demostrado en las votaciones que hacemos tanto en la Comisión como en el Pleno, donde las iniciativas presentadas han sido aprobadas prácticamente por unanimidad; de hecho, creo que solo se abstuvo el grupo de Bildu, que en muchas cosas tampoco están de acuerdo con los demás. Es fundamental el espíritu que tiene esta Comisión, pero también digo sinceramente que creo que tenemos que ser conscientes de la importancia que tiene —lo he dicho en muchas ocasiones— lo que estamos tratando aquí, porque estamos hablando de salvar vidas. El discurso que hago —quiero que lo entiendan todos ustedes— es porque creo en esto y porque pienso que cuando me vaya del Congreso posiblemente habremos conseguido que muera mucha menos gente en carretera. De eso sí que somos responsables y eso sí que nos lo tenemos que tomar en serio. Por eso insisto tanto en que no debemos perder el tiempo y debemos realizar ya las acciones.

Estuvimos apoyando a Anna González, y es muy importante que se repitan cosas como las que se aprobaron la semana pasada en el Congreso, y que todos los grupos votamos a favor. Para mí es fundamental que se vuelva a debatir en esta Comisión la importancia que tiene defender a los más vulnerables, lo decía antes, y por eso me parece fenomenal la propuesta del Grupo Socialista y la vamos a apoyar. Pero también insisto en que ese tema lo tratamos el 29 de junio en el Pleno del Congreso de los Diputados, que se aprobó por unanimidad, pero no solamente con las medidas que se plantean aquí, sino con muchas más, y que gracias a eso conseguimos que el grupo que apoya al Gobierno presentara un proyecto de ley. Eso lo conseguimos todos —no estoy diciendo que fuera cosa solo de Ciudadanos, sino que lo hicimos todos— y estamos concienciando a la sociedad de lo importante que es la seguridad vial.

Esto es lo que quiero compartir aquí con ustedes, y quizá mi tono y mi emoción van más allá. Creo que tenemos la oportunidad de conseguir grandes logros y que lo podemos hacer entre todos. Insisto en lo de entre todos, porque siempre busco el consenso, la unanimidad y creo que se ha demostrado en las iniciativas que hemos presentado en el Pleno. Sobre todo, hemos conseguido que Anna González se quitara una espina que tenía clavada desde 2013, año en el que falleció su marido, que es lo más emocionante que me ha pasado en este año y medio que llevo aquí, y creo que ha sido así para todos nosotros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 14

Vamos a trabajar todos juntos y vamos a sacar adelante iniciativas como esta. Cambiar el Código Penal, que es una ley orgánica importantísima, y haberlo conseguido desde el punto de vista de la seguridad vial, me parece crucial. También debemos tomar en serio otras medidas, como las que planteábamos para los ciclistas, en cuanto a identificar aquellos puntos en los que se están produciendo los accidentes y actuar más en temas de alcohol y drogas, porque todos sabemos que está aumentando el número de fallecidos por este motivo, y especialmente por los ciclistas, porque circulan temprano por la mañana los fines de semana, que es cuando se produce ese exceso de consumo de alcohol y drogas.

Que no queden en el olvido las medidas que se planteaban en aquella PNL del 29 de junio, porque con los datos que tiene la Dirección General de Tráfico y los que aportan las demás comunidades autónomas se puede hacer de verdad un plan integral de protección para los ciclistas. Lo que le pasó a Anna González es terrible, y está muy bien que se cambie el Código Penal para conseguir que no se den a la fuga los conductores, que creo que es básico y de justicia, pero sobre todo debemos evitar los accidentes, porque el mejor accidente es aquel que no se produce.

Vamos a votar a favor de esta proposición no de ley, pero quiero rogarles encarecidamente que se ponga en marcha aquello que votamos favorablemente el 29 de junio, porque se puede hacer bastante rápido.

Muchas gracias.

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

A continuación, para cerrar el turno de fijación de posición, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Luis.

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

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea agradece que esta iniciativa venga precisamente, como ha dicho el señor Elorza, en la Semana Europea de la Movilidad, porque es una forma, como se ha dicho, de reforzar los compromisos que ya teníamos con los ciclistas y con la bicicleta. La bicicleta, además de ser símbolo de libertad, es un símbolo de emancipación, y si estamos hablando de diálogo y fraternidad, es lo primero.

Profundizo también en dos puntos de la iniciativa, los números 2 y 3, en los que se habla de diálogo con las organizaciones de la Mesa Española de la Bicicleta y de realizar el máximo esfuerzo de participación, simplemente para hacer la puntualización de que cuando nos reunimos con el director general en el Consejo Superior de Tráfico se nos dijo que se iba a dar cabida a los colectivos ciclistas en dicho consejo. Como bien ha explicado la portavoz del Grupo Popular, es cierto que están trabajando los subgrupos para el plan estratégico estatal de la bicicleta, pero no es así en iniciativas que tengan un poco de visión transversal y que apliquen a toda la movilidad, porque, como usted bien sabe, hay que modificar un decreto y estamos a la espera de que nos digan si desde el Gobierno se va a tomar la iniciativa para modificarlo y dar cabida a organizaciones de la sociedad civil. Es algo que pedimos en las reuniones y que esperamos que se haga.

En aras de ese diálogo y fraternidad, vamos a apoyar la iniciativa transaccionada entre el Grupo Socialista y el Grupo Popular, simplemente porque, como dice la propia exposición de motivos y la enmienda presentada, se está tramitando ahora mismo la reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial y tenemos las mismas tres reivindicaciones que hemos defendido en el Pleno, cuando se presentó la iniciativa de Ciudadanos y cuando la volvió a traer el Gobierno, que son: revisar la Ley de Contrato de Seguro, que se refiere al cobro de la defensa jurídica; revisar la Ley 35/2015, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados; introducir en la Ley 1/2000, de Enjuiciamiento Civil, el procedimiento especial plenario rápido, con inversión de la iniciativa del contradictorio, para que los perjuicios por este procedimiento se resuelvan de forma ágil.

Esa es nuestra posición, que ampliaremos en el trámite de ponencia. Desde luego, trabajaremos, como creo que hemos hecho todos los grupos de esta Cámara, para que se reconozca que la bicicleta es un vehículo seguro, sostenible, liberador y emancipador.

Muchas gracias a todos los colectivos. Seguimos trabajando.

El señor **PRESIDENTE**: Doy por el hecho, señor Elorza, que la transaccional es aceptada por el grupo proponente. ¿Es así? (**Asentimiento**). Supongo que los demás grupos que van a participar en la votación conocen el texto de dicha enmienda. Si no es así, y quieren conocer los términos de la misma, la Mesa tiene una copia y pueden acceder a ella.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 15

— RELATIVA A LA MODERNIZACIÓN DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO ESPAÑOL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002021).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto séptimo del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la modernización del parque automovilístico español.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Señorías, con la iniciativa que ahora debatimos, el Grupo Popular pretende fomentar un parque automovilístico más moderno, más seguro y más eficiente. Nos preocupa el mantenimiento y la conservación del parque de vehículos porque nos ocupa y preocupa la mejora de la seguridad vial, la calidad de vida de los ciudadanos y conseguir una movilidad más respetuosa con el medio ambiente. Con el objetivo irrenunciable de reducir los accidentes de tráfico y minimizar las consecuencias negativas derivadas de los mismos, abogamos por el rejuvenecimiento del parque automovilístico bajo la premisa de que la tecnología y su uso adecuado salvan vidas y evitan accidentes.

Señorías, con esta iniciativa queremos que el Gobierno del Partido Popular continúe implementando medidas y campañas de información, de prevención, de control y promoción, tanto del mantenimiento como de la renovación de los vehículos, con una especial mención a los destinados al transporte público escolar. Esta proposición no de ley, relativa a la modernización del parque automovilístico, surge como consecuencia de dos realidades innegables. La primera, que en nuestro país, la vida útil de los coches se prolonga más allá de lo recomendable como consecuencia de la peor crisis económica sufrida por los españoles. Durante demasiados años el viento ha soplado en contra, mermando la calidad del parque circulante, tanto en términos de seguridad vial como de eficiencia energética e impacto medioambiental. La segunda es el elevado número de vehículos que circulan sin la debida inspección técnica que garantiza la seguridad para su conductor y ocupantes, así como para el resto de usuarios de la vía. Sobre esta cuestión conviene recordar que el parque automovilístico español en el año 2016 ascendía a 32 106 520 vehículos. A fecha 21 de abril del presente año, los vehículos de motor que constaban con la ITV caducada por un plazo superior a treinta días, y que tenían adicionalmente contratado un seguro obligatorio vigente, ascendían a un total de 2 191 807 automóviles, según el registro de vehículo de la DGT. Esa fue la respuesta del Gobierno a la pregunta registrada y formulada por este diputado respecto a los vehículos a motor que circulaban sin la ITV en vigor en nuestro país. Ese fue el germen de esta iniciativa.

Estarán conmigo en que el porcentaje de vehículos que no realiza las inspecciones técnicas es preocupante y denota la tremenda irresponsabilidad de una parte de los conductores que circulan sin que su vehículo esté en óptimas condiciones, lo que comporta un alto riesgo de sufrir un accidente y causar daños personales irreparables, ya no a ellos mismos, sino también a terceras personas. Por ello creemos firmemente, señorías, que el mantenimiento y la conservación del parque de vehículos, así como la incorporación en el mismo de los avances tecnológicos se han revelado fundamentales para mejorar la seguridad vial, la calidad de vida de los ciudadanos, alargar la vida del vehículo y respetar el medio ambiente. Se hace necesario continuar promoviendo el rejuvenecimiento del parque vehicular, incidiendo tanto en la mejora de la eficiencia energética como en los aspectos de seguridad del vehículo, en aras del cumplimiento de nuestro principal objetivo: reducir los accidentes de tráfico y minimizar las consecuencias negativas derivadas de los mismos. En los últimos años, la industria de la seguridad en los vehículos se ha caracterizado por el rápido desarrollo tecnológico, ayudando a prevenir accidentes y/o reduciendo el daño causado en caso de que esto suceda.

Nuestra iniciativa insta al Gobierno a que continúe impulsando campañas informativas dirigidas a concienciar a la ciudadanía de las características técnicas y de seguridad que han de contemplar los automóviles y de los peligros que conlleva circular con vehículos envejecidos. También instamos a fortalecer las campañas de control del cumplimiento de la obligación de paso de los vehículos por la ITV con objeto de garantizar la seguridad de nuestra movilidad con unas adecuadas condiciones de mantenimiento de los vehículos. Además, instamos al Gobierno a continuar adoptando medidas dirigidas a dinamizar la renovación del actual parque automovilístico español con objeto de mejorar la seguridad vial y de reducir las emisiones contaminantes. Ya que el impulso a los vehículos de energías alternativas contribuye a una movilidad más respetuosa con el medio ambiente.

Cabe destacar que el Consejo de Ministros aprobó en junio de este año el Plan Movea 2017, consistente en un programa de ayudas para la adquisición de vehículos con energías alternativas menos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 16

contaminantes, entre los que se encuentran los coches híbridos y eléctricos, cosa que propone la única enmienda presentada. El importe total de las ayudas de este plan asciende a más de catorce millones de euros y excluye los vehículos tradicionales propulsados por gasolina y gasóleo. El éxito del Plan Movea se demuestra ante la avalancha de peticiones recibidas inmediatamente.

Señorías, les invito a que se sumen a nuestra propuesta, cuyo principal fin es lograr un parque de vehículos más moderno, más eficiente, más limpio y con mayor seguridad preventiva para conseguir, entre otras cosas, la disminución relativa en el número de fallecidos y heridos en accidentes de tráfico y una reducción en la gravedad de las lesiones de los heridos.

Para finalizar, señor presidente, diré que ya que celebramos esta Comisión en la Semana Europea de la Movilidad, que este año lleva por lema «Compartir te lleva más lejos», permítame que agradezca en nombre del Grupo Parlamentario Popular la gran colaboración de nuestros pueblos y ciudades en la organización de esta semana, liderada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, como coordinador nacional de este proyecto, y que agradezca en particular, aparte de las instituciones y los ayuntamientos, la participación masiva de la sociedad civil, organizaciones sociales e instituciones y empresas de toda España.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor López de Uralde.

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

Efectivamente, celebramos esta Comisión en el marco de la Semana Europa de la Movilidad, y precisamente la víspera del llamado Día sin Coches; un día que nos sirve para reflexionar sobre los problemas que genera el vehículo privado en la calidad de vida. A veces se omite, o se habla muy poco de uno de esos problemas, que es el de las muertes derivadas de la contaminación. Hablamos mucho de las muertes por accidente, y en esta Comisión se discuten y se adoptan muchas medidas para ver cómo conseguimos reducir esa terrible cifra, y sin embargo los datos de enfermedades y de muertes prematuras debidas a la contaminación son escalofriantes. Según la Agencia Europea de Sanidad, 436 000 personas fallecen prematuramente en Europa debido a la contaminación. En el caso de España, hablamos de 24 000 personas, es decir, quince veces más que el número de personas que mueren por accidente. Creo que la cifra es para tenerla en consideración y para pedir —de ahí nuestra enmienda— que la reducción de la contaminación sea un elemento troncal en las estrategias para la modernización de nuestro parque de vehículos. Según la organización Ecologistas en Acción, el 95 % de la población española vive en atmósferas más o menos contaminadas.

La contaminación atmosférica y su efecto sobre la salud no es lo único que nos preocupa, también el transporte privado es una causa fundamental de las emisiones que provocan el cambio climático. Según los datos del Panel Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático, el 30 % de las emisiones proceden del sector transporte. Los últimos informes nos están diciendo que si en tres años no cambiamos la tendencia actual de aumento de la contaminación y de la emisión de gases de efecto invernadero, estaremos entrando en un proceso irreversible. De hecho, la anterior secretaria general del Convenio de Cambio Climático, Christiana Figueres —por cierto, el viernes que viene comparecerá en este Parlamento y les invito a asistir, porque creo que será muy interesante—, ha presentado un plan, junto con otros científicos destacados, en el que habla de que para el año 2020 el 15 % del parque de vehículos global debería ser eléctrico si somos serios y estamos realmente hablando de hacer frente al problema de las emisiones y el cambio climático derivado de las mismas. De ahí, insisto, que nosotros hayamos introducido esta enmienda, que para nosotros es relevante, ya que entendemos que el proceso de modernización del parque de vehículos debe priorizar aquellos vehículos poco contaminantes, como los híbridos o los eléctricos. No es que la electricidad sea limpia, depende de cómo se produzca, pero esperamos —y en ese sentido estamos trabajando en otras comisiones— poder avanzar hacia modelos energéticos limpios y renovables.

En definitiva, nuestra enmienda tiene el sentido de que en la modernización de vehículos la reducción de las emisiones sea un elemento troncal, al menos en lo que se refiere al impulso de las ayudas públicas.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 17

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

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

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

Parece una cuestión obvia, pero hay que recordar que la seguridad de los coches disminuye con la edad. Se sabe que conducir un vehículo de más de siete años duplica el riesgo de morir en caso de accidente. Según determinó la Comisión Europea, el riesgo de fallecer o resultar gravemente herido en un accidente con un vehículo nuevo, es hasta un 65 % menor que el que se tendría en una versión del mismo vehículo diez años más antiguo. Sin embargo, el parque móvil español sigue siendo viejo. Un alto porcentaje de la flota tiene más de diez años, lo que multiplica el riesgo de lesiones mortales en caso de siniestro. La edad media en los vehículos se eleva hasta los 11,6 años y se ha incrementado en los últimos años. Las cifras son aún más preocupantes, por ejemplo, en caso de las furgonetas.

Lo que está claro es que el primer paso, y el más importante, es renovar el parque móvil, promocionando el equipamiento en seguridad, que no es un coste, sino una inversión que se traducirá en menos accidentes y menos lesiones. En Ciudadanos nos hemos preocupado por la modernización del parque automovilístico, y de hecho presentamos una proposición no de ley en la Comisión de Economía, Industria y Competitividad para la aprobación de medidas de impulso a la industria de transporte sostenible, que incluye medidas concretas —consideramos que las de la proposición no de ley presentada hoy por el Grupo Popular se quedaban más cortas que las nuestras, y por eso se lo comento aquí— de impulso a la industria del transporte sostenible y cómo articular un plan plurianual de ayudas directas para la adquisición de vehículos eléctricos del Plan de impulso a la movilidad con vehículos de energías alternativas, el Plan Movea, para garantizar la estabilidad y continuidad temporal de las mismas, así como aumentar significativamente —esto es importante— la dotación económica del propio Plan Movea, porque consideramos que hoy por hoy estas ayudas se han quedado bastante cortas, y hacerlo en coherencia con el objetivo de la Estrategia del impulso del vehículo con energías alternativa 2014-2020 de alcanzar 150 000 coches eléctricos en España en el año 2020.

Respecto al transporte público, pedíamos también en nuestra proposición no de ley —sería bueno que se incluyera en la del Grupo Popular—, en coordinación con las comunidades autónomas, la conversión del sector del transporte público a energías alternativas más sostenibles y adecuadas a las necesidades del servicio. De esta forma, no solo serán más ecológicos, sino que también serán más seguros al producirse la renovación del parque.

Por todo lo anterior, vamos a apoyar la propuesta del Grupo Popular, pero insistimos —hemos hecho preguntas al Gobierno sobre el Plan Movea— en que consideramos insuficientes las ayudas que hoy en día da el Gobierno.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Urquizu.

El señor **URQUIZU SANCHO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, la verdad es que celebramos la iniciativa, aunque mi grupo tiene que decir, si me lo permiten, que es hueca y cancamusa. Realmente más allá de las buenas palabras no dice mucho y no incluye compromisos firmes respecto a lo que uno esperaría en cuanto a la renovación del parque automovilístico de nuestro país. Me explico, está muy bien redactar que uno va a promover, va a hacer, pero hacen falta hechos y compromisos. La primera de las preocupaciones se centra justamente en algo que decía la portavoz de Ciudadanos; en los Presupuestos Generales del Estado figuran 66,6 millones de euros para el Plan PIVE y el Plan Movea, que en principio y según la información de que disponemos se repartirían en cincuenta millones para el primero y 16,6 para el segundo, unas cantidades claramente insuficientes. Pero es que, además, en su iniciativa no se refleja esta cuestión y no sabemos muy bien cuál es su compromiso real más allá de la acción de promover. Y se lo digo porque el Plan PIVE en sus ocho ediciones —esta sería la novena— ha permitido renovar prácticamente un millón de vehículos en nuestro país. La recaudación en IVA y en el impuesto de matriculación asciende a cerca de 3000 millones de euros. Y se calcula que más de quinientos millones de litros de combustible se han ahorrado gracias a todos estos planes. Por tanto, parece que son una buena idea sobre la que ustedes no dicen nada, no se comprometen y no ponen por escrito cuáles son sus intenciones al respecto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 18

En segundo lugar, como señala muy bien la enmienda del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, esto va más allá de la renovación de los vehículos porque sean antiguos y, por tanto, afecte a la seguridad, también tiene que ver con el medio ambiente que es relevante para la salud. Ustedes no se han comprometido en este país con la I+D desde hace bastante tiempo, que es un elemento fundamental si queremos no solo renovar el parque automovilístico, sino que, además, sean coches modernos desde el punto de vista tecnológico y, si puede ser, con tecnología elaborada en nuestro país. Cualquiera que conozca los parques tecnológicos relacionados con el mundo del motor —y tengo la suerte de conocer uno de ellos en mi región, TechnoPark— sabe las penurias por las que han pasado durante todo este tiempo en lo que respecta a investigación y desarrollo y las nuevas tecnologías. Así que está muy bien traer una iniciativa de nuevo, pero los hechos desmienten realmente sus intenciones.

Finalmente, si de verdad quieren apostar por el vehículo eléctrico, tendrán que desarrollar un plan con más incentivos. El Plan Movea es insuficiente y no tiene nada que ver con el Plan PIVE en cantidad, es una tercera parte. Se exigen mayores compromisos y más incentivos. Seguramente deberían elaborar una estrategia en todo el país para que la persona que quiera tener un vehículo eléctrico tenga facilidades para recargarlo en cualquier punto de España y hacer realmente uso del mismo, pues sabemos que hoy en día es muy difícil tener un vehículo eléctrico. De nuevo su compromiso no va más allá de las buenas intenciones. En definitiva, está muy bien traer esta proposición no de ley, es verdad que es muy difícil votar en contra de algo que no dice mucho, oponerse a una cosa que no se compromete a nada. Y les pediríamos que además de traer proposiciones no de ley, se comprometan de verdad con estas medidas, las pongan sobre la mesa, y el Gobierno que ustedes sustentan parlamentariamente desde aquí empiece a poner en marcha actuaciones para la renovación del parque automovilístico de nuestro país.

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

Para pronunciarse sobre la enmienda, tiene la palabra el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Aceptaremos la enmienda del único grupo parlamentario que ha trabajado y ha presentado enmiendas.

— RELATIVA AL IMPULSO DE LA POLÍTICA DE COOPERACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002237).

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto séptimo, entramos en el de la última proposición no de ley del orden del día, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra la señora Bonilla.

La señora **BONILLA DOMÍNGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, cada año cerca de 1,2 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tráfico, estamos hablando de más de 3000 defunciones diarias. Cincuenta millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, que son una de las causas más importantes de discapacidad en todo el mundo. El 90 % de esos accidentes, señorías, se producen en los países en desarrollo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas entre cinco y cuarenta y cuatro años figuran los traumatismos causados por accidentes de tráfico. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas preventivas y eficaces, dichos traumatismos supondrán la quinta causa mundial de muerte, con 2,4 millones de fallecimientos anuales. A su vez, se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica entre el 1 y el 3 % del producto interior bruto de los países, lo que ascendería a un total de 850 000 millones de dólares. La pérdida de vidas, el sufrimiento humano y el coste económico hacen que la reducción de las muertes y lesiones por accidentes de tránsito sea una prioridad urgente de desarrollo, porque trabajar e invertir en seguridad vial es apostar por las personas, por la salud y por la economía.

Señorías, todos estos datos se han recogido del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Cada vez existe una mayor concienciación de que la situación actual en materia de seguridad vial representa una crisis tremenda, con repercusiones humanas, sociales y económicas que ponen en riesgo la vida y la integridad de las personas. Una crisis que pone en riesgo los logros alcanzados en materia de salud y de desarrollo. Son varios los documentos que se han elaborado a nivel internacional valorando el grado y situación de los traumatismos causados por accidentes, sus efectos sociales, económicos, sanitarios, los factores de riesgo y, también, la valoración

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 19

de las intervenciones que son eficaces. Estos documentos han servido para aportar información a los Estados miembros y a la comunidad internacional, así como para concienciar de la necesidad de incluir la seguridad vial como una cuestión de política mundial, formulando recomendaciones específicas para tomar medidas adecuadas. En estas recomendaciones se ha pedido de manera expresa un refuerzo en la cooperación internacional en el ámbito de la seguridad vial. El secretario general de Naciones Unidas ha llegado a la conclusión de que la crisis requiere una visión ambiciosa, mayores inversiones y mejor colaboración entre todos. En la II Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, celebrada en Brasilia en noviembre de 2015, en la que, por cierto, España tuvo una intervención muy importante, se llegó a la conclusión de que una cooperación internacional multisectorial adecuada y la actuación de diferentes sectores del ámbito nacional son necesarias para alcanzar el objetivo del decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020, que consiste, primero, en estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tráfico en todo el mundo. Asimismo, se concluyó que la mejora de la seguridad vial puede contribuir al logro de objetivos internacionales de desarrollo más amplios. Sin lugar a dudas, el transporte y la movilidad son aspectos esenciales del desarrollo sostenible, según reconoce la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible de 2012.

Señorías, España es hoy en día uno de los cuatro países de Europa más representativos en seguridad vial, detrás de Suecia, Reino Unido y Holanda. Aun cuando es cierto que en España existe un alto tráfico turístico, alto volumen de alquiler de vehículos y un parque importante de motos con su especial vulnerabilidad en la circulación, España es un referente mundial en seguridad vial. Y esto representa un orgullo, pero también una responsabilidad en un doble sentido: por un lado, hemos de continuar trabajando y mejorando para alcanzar el objetivo cero muertes, cero accidentes y, por otro, tenemos la obligación de cooperar y trabajar, compartir las mejores prácticas y enseñanzas, transferir conocimientos y, en definitiva, colaborar entre todos para alcanzar una seguridad vial en el resto del mundo. España dispone de un enorme capital de conocimiento y de unos modelos de gestión que permiten obtener buenos resultados en la materia, frente a otros países cuyas sociedades en desarrollo tienen hoy altas cifras de siniestralidad, con el consiguiente efecto social. Impulsar una acción de cooperación internacional para el desarrollo sería un reto importante, generoso y tremendamente positivo para países que hoy tienen serios problemas de accidentes de tráfico. Estamos hablando, señorías, de salvar vidas humanas. Y es en este contexto de cooperación y seguridad vial donde se enmarca la proposición no de ley que presentamos en la tarde de hoy, con el fin de instar al Gobierno a impulsar en el ámbito de la política de cooperación para el desarrollo actuaciones que permitan exportar nuestro modelo de gestión de seguridad vial, que está constatado y logra situar a España como uno de los países más seguros de Europa.

En el año 2011 la ONU ya destacó precisamente la labor tuitiva de nuestra Dirección General de Tráfico con otros países, especialmente con Latinoamérica para promocionar y mejorar la seguridad vial. De igual manera, nuestra Dirección General de Tráfico atiende peticiones a nivel bilateral de aquellos países que forman parte de la acción exterior prioritaria y estratégica de España. También es de destacar, y lo he dicho hace un momento, la activa e importante participación de la Dirección General de Tráfico en la Conferencia de Brasilia en el año 2015. Podríamos reseñar muchas más participaciones, entre las que hay que destacar las referidas a las organizaciones internacionales, especialmente en la ONU y en la Organización Mundial de la Salud, a través de seminarios, talleres y grupos de trabajo en otros países. Asimismo, durante varias décadas se viene trabajando en los países latinoamericanos —recientemente de manera importante— en el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.

Termino, señorías. Todo esto son ejemplos que reflejan el alto grado de participación y compromiso de España con la seguridad vial internacional. Y en este marco de responsabilidad es donde pido su apoyo a todos los grupos parlamentarios. De igual manera que España tiene definidos sus objetivos de desarrollo sostenible que establecen las líneas generales de cooperación internacional, como pueden ser la educación, la igualdad de oportunidades, etcétera, entendemos que sería clave e importante que se introdujera la seguridad vial. Por esta razón queremos instar al Gobierno en ese sentido. Reitero mi petición de apoyo con la convicción de que es una responsabilidad de todos avanzar hacia un mundo sin víctimas mortales ni heridos graves por accidentes de tráfico. Señorías, tenemos que trabajar porque debemos luchar por todas las vidas humanas con independencia de donde vivan esas personas.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 20

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

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

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

Señorías, si bien es cierto que, comparados con nuestros vecinos europeos, nuestros datos de siniestralidad son buenos, situándonos según los últimos datos de Eurostat en la cifra de 36,38 fallecidos en accidentes de tráfico por millón de habitantes, las cifras recientes muestran que la siniestralidad ha empeorado en nuestro país. La media europea efectivamente está en 50,50 fallecidos por millón de habitantes, pero aún así seguimos por debajo de países como Dinamarca, Malta, Países Bajos, Reino Unido, Noruega o Suiza, que tienen cifras en torno a los 30 fallecidos o menos por millón de habitantes. Es cierto que hay muchas cosas que la Administración española está haciendo bien. Igual que se han exportado modelos como, por ejemplo, la Administración electrónica de la Agencia Tributaria a otros países de la Unión Europea, me consta y es verdad que muchas de las cosas que está haciendo la Dirección General de Tráfico son seguidas con atención en otros países de nuestro entorno. Pongo un ejemplo sobre la mesa de una patente española, los tramos Invive, que se está dando a conocer ahora mismo en Europa y que, incluso, nosotros deberíamos aplicar más y conocer internamente mucho mejor. Con Invive se pueden hacer muchas cosas y, efectivamente, somos pioneros en Europa porque allí no existe una patente como esta para detectar los tramos de mayor peligrosidad por velocidad y también se puede aplicar a las motos y a otros factores de accidentalidad concreta. Me parece importante que se conozca fuera, pero empezamos por conocerlo en España porque en muchos casos no somos conscientes de los grandes profesionales que trabajan en nuestra Administración Pública.

Por tanto, el Grupo Parlamentario Ciudadanos va a votar a favor de esta iniciativa, siempre y cuando tengamos en cuenta que si de verdad queremos ser pioneros tenemos que seguir mejorando y llegar a cifras importantes de reducción de fallecimientos. No debemos descuidar esto en ningún caso porque es fundamental. No hay que hacer una lectura triunfalista de los datos, sino ser críticos con nuestras cifras de siniestralidad y seguir trabajando. Desde luego, conseguir ser un modelo en Europa con iniciativas como esta que tenemos en nuestra propia casa y que en muchos casos desconocemos, me parece que sería estupendo. En ese sentido, adelante con la iniciativa y votaremos a favor. **(Aplausos)**.

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

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

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

Cuando recibimos esta PNL nos sorprendió, especialmente a mí porque, como decía la compañera de Ciudadanos, creo que no se puede ser triunfalista con las cifras de siniestralidad que tenemos en este país. Y mucho menos yo, que vengo de la provincia de Burgos donde en los últimos quince días ha habido siete muertos por accidentes de tráfico en la N-1. El Gobierno del Partido Popular, en los años que lleva gobernando desde 2011, no ha sido capaz de dar una solución a esta carretera que soporta un tráfico pesado mucho mayor del que debería y que tiene una serie de problemas de fácil resolución. Por tanto, deberíamos mirarnos más a nosotros mismos y mejorar, antes de proponer exportar cosas en el marco de la cooperación internacional.

A esto me voy a referir. Creo que esta PNL pone de manifiesto que el Partido Popular no sabe muy bien o tiene confusión acerca de lo que es la cooperación internacional para el desarrollo. Desde que nació a principios de los años sesenta del pasado siglo no ha parado de evolucionar; ha habido muchos aprendizajes que han construido un acervo de conocimiento, y la institución que se encarga de cristalizarlos y materializarlos es el Comité de Ayuda al Desarrollo de la OCDE. Este organismo dice lo siguiente sobre la eficacia de la ayuda —cito textualmente—: El éxito no siempre ha sido evidente. La falta de coordinación, los objetivos excesivamente ambiciosos, las restricciones presupuestarias poco realistas y el interés político propio han impedido con demasiada frecuencia que la ayuda sea eficaz. Nos tememos que esta PNL vaya en la misma línea porque no parece que tenga mucho sentido. Además, hay cuatro foros internacionales de alto nivel que sobre la eficacia en la ayuda han hecho arraigar una serie de principios para una ayuda de calidad, con el fin de que la cooperación al desarrollo no se haga en base a ocurrencias de políticos, para beneficiar a empresas o por alguna otra razón que no sea reducir la pobreza y la desigualdad. España ha suscrito estos principios de eficacia en la ayuda. El primer principio es el de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 21

apropiación, es decir, la fijación de las prioridades por los países en desarrollo. Por eso los marcos de asociación país, que son la planificación por país, se elaboran sobre el terreno, en estrecho diálogo con los socios, y se alinean con los ciclos de planificación de los países y territorios de asociación. Se enmarcan dentro de un proceso de planificación estratégica para la política de cooperación española al desarrollo, que de acuerdo con la Ley 23/ 1998, de Cooperación Internacional para el Desarrollo, debe ser participada por todos los actores de la cooperación, incluida la sociedad civil, y debatida en la Comisión de Cooperación Internacional al Desarrollo de esta Cámara y del Senado cada cuatro años. Los países empobrecidos, sus instituciones y la ciudadanía son los protagonistas de su propio desarrollo, los que mejor conocen su situación, sus necesidades y las actuaciones que pueden tener resultado. Por eso no parece muy acertado que nuestro Gobierno exporte nada sin tener en cuenta lo que reclaman los países. Además, la elección de la palabra es especialmente mala porque muchos de los fracasos de la ayuda española en la década de los ochenta y de los noventa han venido por querer usarla también para exportar cosas. Nuestro Gobierno puede identificar su valor diferencial, cosa que sí se integra dentro de los principios de la ayuda eficaz.

Si analizamos la experiencia española, en 2015 solo se registraron tres actuaciones de cooperación relacionadas con la regulación del transporte. Una de ellas fueron unas becas para un máster en Jaén, otra para formación de personal universitario, y la tercera sería el único proyecto como tal y he de decir que, en opinión de nuestro grupo, este ejemplo ni siquiera puede calificarse de genuina ayuda al desarrollo. Fue el proyecto Transmaca II, que se enmarca dentro del Programa Operativo de Cooperación Transfronteriza, España-Fronteras Exteriores, y declara tener como objeto la mejora de la conectividad en el ámbito del transporte marítimo y aéreo entre las Islas Canarias y el sur de Marruecos para fomentar la integración del Archipiélago en su ámbito geográfico y fortalecer las relaciones e intercambios entre ambas regiones. Con esa formulación beneficia más a nuestro propio territorio que a las personas más pobres de África.

En síntesis, señorías, España no tiene experiencia en realizar cooperación internacional al desarrollo en el sector de la seguridad vial. Y sería totalmente contrario a las orientaciones de eficacia de la ayuda de la OCDE que quisiéramos exportar, bajo un paradigma de superioridad, un tipo de programas o proyectos en los que no tenemos experiencia. Claramente aquí no se busca una mejora en la vida de las personas más pobres del planeta y, por tanto, nos gustaría saber qué es lo que busca en realidad o a quién se quiere beneficiar. Si el Partido Popular pretende impulsar la política de cooperación internacional, sería interesante que presentara propuestas para aumentar los presupuestos de ayuda al desarrollo, que el Gobierno de Rajoy ha cercenado hasta convertirnos en el ridículo internacional, con un porcentaje que no llega ni a la mitad de la media de los donantes europeos. También podría seguir la recomendación que nos hizo el Comité de Ayuda al Desarrollo de la OCDE en 2016, según la cual el próximo plan estratégico debería reafirmar el compromiso político de España...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vila, su tiempo va terminando.

El señor **VILA GÓMEZ**: Termino ya.

Como decía, reafirmar el compromiso político de España por una cooperación para el desarrollo eficaz, centrada en la lucha contra la pobreza de acuerdo con los compromisos internacionales y con la agenda de 2030. Por tanto, votaremos en contra.

Gracias.

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

A continuación, para fijar posición por el Grupo Socialista, tiene la palabra don Óscar Galeano.

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

Señorías, desde luego, esta PNL no pasará a la historia del parlamentarismo español ni de esta Comisión por la concreción ni por el contenido que de ella se desprende. Dicho esto, tampoco creo que el Partido Popular sea precisamente el adalid de la política de cooperación al desarrollo, y no me remito más allá de los últimos presupuestos, pues aunque ya tengamos cercanos los siguientes, hace bien poco de su aprobación. Además, este modelo de seguridad vial que —entre comillas— queremos exportar —y aquí no hay por medio un valor del euro que nos impida más o menos exportación— es fruto, señorías, de una labor concienzuda del conjunto de la sociedad española; de los usuarios en su caso, de los colectivos profesionales, de los agentes políticos y sociales, etcétera. Y como no puede ser

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 22

de otra manera, estamos con ustedes, entre otras cuestiones, porque el Grupo Parlamentario Socialista se siente profundamente participe de este modelo, de esta transformación que ha vivido la seguridad vial en España. De alguna manera todos entendemos el punto de inflexión que supuso la labor del ministerio que en aquel momento dirigía don Alfredo Pérez Rubalcaba y, por supuesto, la labor que desarrolló Pere Navarro al frente de la Dirección General de Tráfico, que supieron hacer algo que todo el mundo ha reconocido en nuestra sociedad, y es colocar la seguridad vial como una materia importante en la agenda del Gobierno, una cuestión prácticamente de Estado. Como digo, eso fue un punto de inflexión muy importante en este asunto. Cuando un Gobierno sitúa una materia política en su agenda, no cabe duda de que eso sirve como el mejor impulso para la concienciación de la propia ciudadanía sobre esa problemática. Con el paso del tiempo, sin lugar a dudas, vienen los buenos resultados que en este camino nos hemos encontrado, a pesar de las últimas cifras que podemos considerar ciertamente negativas.

Creemos que este modelo para exportar que aquí comentamos necesita ser cuidado ahora más que nunca, necesita ser tratado con mucho cariño. Y en ese sentido vamos a defender y apoyar positivamente esta iniciativa. Consideramos que en esta materia Europa ocupa la Champions —entre comillas— de Europa. Y ya que los españoles han conseguido situar a nuestro país en esta clasificación puntera, exijamos al Gobierno que lleve a cabo una política de nuevo impulso en esta materia, que no caigamos en la relajación, ya que en algunos momentos y en los últimos tiempos consideramos que así ha sido. Para seguir vendiendo nuestro producto al exterior, para desarrollar esta colaboración externa o ayuda a la cooperación con otros países, esta PNL puede ser el mejor acicate para realizar un esfuerzo interno en esta materia. Ahora que se acercan los presupuestos de 2018, podemos rubricar esta ayuda y política de cooperación, de modo que este impulso, esta iniciativa, no quede en papel mojado y en una PNL que, como digo, se nos queda francamente corta.

Gracias.

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

Terminadas las intervenciones sobre las proposiciones que vamos a votar a continuación, los grupos parlamentarios disponen de dos minutos para comprobar sus efectivos. **(Pausa)**.

El señor **PRESIDENTE**: Si estamos ya en condiciones, vamos a proceder a votar las iniciativas.

La primera es la que figura como punto número 2, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre la construcción de una pasarela peatonal en la N-VI a la altura del estadio de fútbol de Anxo Carro.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a votar la tercera PNL del orden del día, sobre la mejora de la seguridad de la carretera N-435 en su tramo entre Almendral y la variante de Barracota, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dijo

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

A continuación, votamos la número 5, relativa a la inclusión de la seguridad vial en la Ley Básica de Educación, en los términos de la transaccional que conoce la Mesa y que ha sido fruto de la negociación sobre la base del texto de la iniciativa más la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la iniciativa. **(El señor Gamazo Micó pide la palabra)**.
¿Sí, señoría?

El señor **GAMAZO MICÓ**: Pido la palabra para explicación de voto.

El señor **PRESIDENTE**: No cabe la explicación de voto en este trámite, don Óscar. Lo siento.

Pasamos a votar la número 6, proposición no de ley del Grupo Socialista sobre los atropellos a ciclistas, en los términos de la transaccional a la que se ha llegado y que conoce la Mesa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 324

21 de septiembre de 2017

Pág. 23

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Los 33 votos presentes apoyan la iniciativa, luego queda aprobada por unanimidad.

Proposición no de ley relativa a la modernización del parque automovilístico español, del Grupo Parlamentario Popular, incorporando —supongo que como enmienda de adición— la enmienda propuesta por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos. **(Asentimiento)**.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Tal y como ha sucedido en el caso anterior, queda aprobada por unanimidad con 33 votos a favor.

Pasamos a votar la última de las iniciativas que se incluyen en el orden del día, la número 8, relativa al impulso de la política de cooperación en materia de seguridad vial, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; en contra, 7.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, queda aprobada la iniciativa.

Antes de terminar, quería informar a los portavoces —lo iba a decir antes pero no he tenido oportunidad— de que, tal y como se me encomendó en la reunión de Mesa y portavoces, he formulado un escrito a la presidenta solicitando si es posible fijar una fecha para celebrar sesión de la Comisión en el mes de octubre. Supongo que tomarán una decisión en la Mesa del martes próximo. Y también he contactado con el director general, que está en disposición de acudir en función de la fecha que nos dé la presidenta. Por tanto, creo que he cumplido fielmente las encomiendas que recibí y espero poder dar información en el menor tiempo posible. Una vez que conozca la fecha y la comunique y deje cerrada con el director general, convocaremos una reunión de Mesa y Portavoces para convocar formalmente la Comisión.

Muchas gracias, señorías. Se levanta la sesión.

Eran las seis y quince minutos de la tarde.