



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 379

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 11

celebrada el miércoles 22 de noviembre de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la identificación, señalización y sustitución de los guardarraíles por sistemas de protección homologados en los tramos de mayor peligrosidad para motos. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001570) 2
- Sobre incremento de la seguridad en el motociclismo. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001656) 6
- Relativa a radares de tráfico en la provincia de Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002346) 10
- Relativa a los efectos de la adopción de medidas para mejorar las condiciones en las que circulan los vehículos por nuestras carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002419) 13
- Sobre la eliminación de un punto negro entre la Nacional 320 y la ciudad de Guadalajara. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002444) 17

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 2

- Sobre la reforma del cruce que conforma la antigua carretera Vigo-Madrid con la salida a la autopista AP-9, en el alto de Puxeiros. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002478) 20
- Relativa a los graves problemas de seguridad vial en la A-55, Vigo-Porriño, y eliminación de peajes en la AP-9 Vigo-Tui como solución. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002479) 22

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión. En primer lugar, quiero presentar mis excusas en relación con el acto que se está celebrando en la sala Mariana Pineda, acto que trata sobre el futuro del coche en España. Les ruego a los compañeros de Podemos que trasladen mis excusas como presidente de esta Comisión cuyo segundo apellido es Movilidad Sostenible dado que me habría gustado estar presente. Me interesa y me preocupa una barbaridad ese debate. Creo que está en primera línea de actualidad, no porque lo entienda como contraprogramación, pero es evidente que al estar nosotros reunidos en Comisión, los miembros de esta Comisión, cuyo segundo apellido es Movilidad Sostenible, no pueden estar participando en esa sesión que seguro que va a ser muy interesante. Personalmente creo —y es una opinión que quiero que así conste en el *Diario de Sesiones*— que cuando el tema es coincidente está clarísimo, pero incluso cuando el tema no es coincidente simultanear este tipo actividad que nosotros hemos promovido como Comisión cuando hay actividad en la Cámara, no es lo más positivo, porque lo que se pretende no es aprovechar los espacios que la Cámara brinda a la sociedad para que haga oír sus cuitas en esta institución, sino que los miembros de la institución, la institución no vale nada sin sus miembros, que somos todos nosotros, podamos participar activamente en esos encuentros. Naturalmente he transmitido mi preocupación personal en este sentido al *staff* de la Cámara y quiero que ya que esa reunión es impulsada por el Grupo de Podemos. Me gustaría que en lo que a mí respecta transmitan mis excusas porque el asunto merecía la pena que se hubiera debatido cuando hubiéramos podido estar presentes más miembros de la Comisión.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA IDENTIFICACIÓN, SEÑALIZACIÓN Y SUSTITUCIÓN DE LOS GUARDARRAÍLES POR SISTEMAS DE PROTECCIÓN HOMOLOGADOS EN LOS TRAMOS DE MAYOR PELIGROSIDAD PARA MOTOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001570).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a seguir el orden establecido en el orden del día pues no tengo noticias de que se vaya a alterar. La primera proposición no de ley, relativa a la identificación, señalización y sustitución de guardarraíles por sistemas de protección homologados en los tramos de mayor peligrosidad para las motos, cuyo grupo proponente es el Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Según me informan, la ponente va a ser la señora Rivera, a la que concedo la palabra por cinco minutos.

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

Buenas tardes, señorías. Hoy debatimos en esta Comisión de nuevo, porque va a ser la tercera vez que hablemos de los sistemas de protección a motoristas, de los guardarraíles seguros en esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Además de debatir aquí en esta Comisión por tercera vez este tema, el pasado 30 de marzo recuerdo que el Pleno del Congreso aprobó por unanimidad la moción consecuencia de interpelación urgente sobre las políticas del Ministerio del Interior para mejorar la seguridad de los usuarios de motocicletas y ciclomotores presentada por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos. El 30 de marzo, estamos prácticamente llegando casi a finales de noviembre, han pasado ocho meses y por el momento no hemos tenido ninguna respuesta del Gobierno de que se esté cumpliendo ninguno de los puntos que, como decíamos, presentamos y que se aprobaron por unanimidad. Sinceramente cuando hicimos esa presentación en el Pleno de la Cámara rompíamos por primera vez o

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 3

de manera unánime el silencio de las víctimas de accidente de tráfico. Ciertamente es necesario debatir estas propuestas en el Pleno, porque estamos hablando de salvar vidas al fin y al cabo, sobre todo por temas que competen a la propia Administración. En aquel momento estábamos justo antes de la Semana Santa y hubiera sido una oportunidad fantástica para empezar a poner medidas sobre la mesa que además no tienen excusa, porque sinceramente identificar los tramos más peligrosos de toda la red de carreteras utilizando los datos de accidentes y el algoritmo similar al Invive, de la Dirección General de Tráfico, específico para motos, se pueden realizar directamente con los técnicos de la DGT, mis compañeros por cierto durante muchos años. Tenemos los datos, existe ya el algoritmo y ciertamente creo que no se haya hecho todavía, sinceramente no lo entiendo, porque se podía haber hecho en muy poco tiempo. Además en el mundo en el que estamos de la sociedad de la información sí que somos capaces de forma muy fácil de transmitir la localización de esos tramos de concentración de víctimas a los cinco millones de motoristas que hay en España, que tienen derecho a conocerlo y saberlo y también es, insisto, una información que se puede dar gratis. No supone ningún coste para la Administración. Es algo que se puede hacer gratis, no entiendo tampoco por qué después de ocho meses no se ha hecho. No valen excusas. El Invive es una patente española pionera en Europa que puede salvar muchas vidas en nuestras carreteras, primero informando y luego actuando. Tampoco han actuado en absoluto desde el Gobierno. Hablamos de señalar los tramos más peligrosos con marcas viales que permitan saber al motorista precisamente cuáles son esas zonas de alto riesgo, tampoco se ha hecho nada. Por supuesto, si las medidas que no suponían ningún coste para el Gobierno no se han hecho, si ya pasamos a la medida cuarta que exigíamos que era precisamente la sustitución inmediata de los guardarraíles por guardarraíles seguros para motoristas homologados en los tramos más peligrosos que resulten del Invive motos, después de ocho meses las actuaciones del Gobierno, una vez más, han sido cero. Esto es muy sencillo, en 2015 se incrementó el número de motoristas fallecidos que fueron 385. La mitad de los fallecimientos se producen por salidas de vía. De ellos, la mitad ocurren por un impacto contra un guardarraíl. Estamos hablando de que casi cien motoristas perdieron la vida en 2015 a causa de un guardarraíl, posiblemente en 2016 esa cifra sea mayor. Le pido especialmente al Gobierno que actúe, que lleve a la práctica esta medida, porque se puede hacer. El coste de un metro lineal de guardarraíl seguro para motos es de 25 euros. ¿Cuál es el valor de una vida? Es lo que quiero dejar aquí patente en esta Comisión. Actúen ya. Seamos capaces de invertir en salvar vidas, porque al final es de lo que se trata, de lo que hablamos en esta Comisión. Una vez más espero que se apruebe en esta Comisión esta iniciativa porque creo que es crucial para la seguridad de los motoristas, de 5 millones de personas en nuestro país.

Insisto, no solamente tenemos que aprobar. A mí que se apruebe en un papel o que consigamos unanimidad me parece fantástico, porque significa que todos estamos implicados con la seguridad vial y esta Comisión es magnífica para eso, pero este es un mensaje no para esta Comisión, sino para el Gobierno para que ejecute las medidas que hemos votado ya todos por unanimidad y lo hemos hecho ya varias veces. Muchas gracias.

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

A continuación para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo de Podemos tiene la palabra la señora Farré.

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

En la línea con lo que ha acabado Irene yo añadiría que nos encontramos muy a menudo en esta Comisión con buenas propuestas, que se aprueban por mayoría absoluta, incluso por unanimidad, pero que después no se llevan a cabo. Tenemos luego titulares que explican que se han aprobado medidas, pero después tenemos que explicarle a la ciudadanía por qué algo que se aprueba incluso por unanimidad no se materializa. Nos preocupa que presentar aquí una PNL sirva solo para recordar qué tramos de carretera están peor o para llegar a consensos que después quedan en nada. Tenemos un ejemplo, aparte de este que comentábamos de las motocicletas, con las reclamaciones de los examinadores de tráfico que hemos aprobado aquí una y otra vez, tanto crear una escala propia como que se aumenten plazas, como que se incremente el sueldo, lo hemos aprobado con PNL, ha habido compromisos orales en comparencias del propio director General de la DGT y en cambio vemos que después hay incumplimientos constantes en este y en los demás temas.

El señor **PRESIDENTE**: Volviendo a la materia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 4

La señora **FARRÉ FIDALGO**: Volviendo a la materia y con esto acabo. Nos parece positiva la propuesta. De hecho creemos que uno de los elementos importantes es ir señalizando de manera que se vean claros en qué tramos necesitamos poner más atención en la conducción para hacer una conducción más consciente y salvar vidas, que es el objetivo de esta Comisión. Pero para que esto no quede en algo que sea únicamente declarativo, que ya nos hemos encontrado en diferentes ocasiones, hemos añadido una enmienda que hemos propuesto a Ciudadanos que es comprometerse a incorporar una partida en los próximos Presupuestos Generales del Estado destinada a financiar las propuestas aprobadas en esta proposición no de ley. Ya que creemos que es necesario que se incluya en los Presupuestos Generales del Estado, porque, si no, siempre nos encontramos con que buenas intenciones tenemos todos, le instamos al Gobierno a hacer cosas, pero estas cosas después no acaban pasando. Gracias.

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

A continuación para la defensa de la enmienda del Grupo Mixto, presentada por el señor Campuzano, tiene la palabra el señor Postius.

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

En relación con la PNL que presenta el Grupo de Ciudadanos nuestro grupo está de acuerdo con lo que se propone y con lo que se ha comentado anteriormente. Sin embargo, hemos presentado una enmienda para mejorar la redacción de la proposición en el sentido de dejar muy claro que hay un marco competencial que atribuye competencias exclusivas a determinadas comunidades autónomas en materia de seguridad vial como es el caso de Cataluña. De esta forma entendemos que lo que plantea la iniciativa de Ciudadanos sería de aplicación para aquellos territorios sin competencias en este ámbito, pero no en el resto como sería en Cataluña. Por tanto, presentamos esta enmienda y esperamos que el grupo proponente de la proposición no de ley la acepte. Muchas gracias.

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

A continuación para la defensa de la enmienda del Grupo Socialista tiene la palabra el señor Urquizo.

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

Como el resto de miembros que ha hablado antes que yo, quiero agradecer la iniciativa. Sí que es verdad que es una iniciativa que ha aparecido en Pleno, en el Senado ya se presentó hace unos meses. Es prácticamente la misma. El sentido de nuestra enmienda tiene que ver con que creemos que para combatir la lacra de los accidentes de moto para poder tomar medidas que realmente sean eficaces tendríamos que saber primero por qué se producen los accidentes de moto. Los diferentes estudios más o menos concluyen por lo menos cuatro puntos que son importantes. En primer lugar, lo que sabemos es que los accidentes de motos son más graves que los de coche porque el conductor está mucho más expuesto. En segundo lugar, que esta siniestralidad es mucho más grave incluso en sus consecuencias en las vías interurbanas. En tercer lugar, que además la mayoría de estos accidentes se producen por tres razones: por errores humanos, que suelen ser o excesos de velocidad o falta de experiencia; por deficiencias en la carretera o por la climatología. En cuarto lugar, lo que sabemos es que tiene que ver con una mala convivencia entre el coche y la moto, es decir, que dos tipos de vehículos distintos, cuando están en el mismo espacio, tienen dificultades de convivencia y en general únicamente en el 25% de los casos los accidentes de moto es por responsabilidad del motorista o sea que el 75% restante tiene que ver muchas veces con el coche o con otras circunstancias. Por todo ello, creemos que si queremos realmente combatir este problema, además de las medidas que propone el Grupo de Ciudadanos en su proposición no de ley habría que introducir dos elementos que consideramos importantes, que es la educación y la concienciación. Es decir, si queremos efectivamente evitar los errores humanos como el exceso de velocidad o la falta de experiencia tenemos que hacer un mayor énfasis en concienciar tanto a los conductores de coches como de motos de lo que significa convivir en el mismo espacio, tenemos que hacer más énfasis e hincapié en educar a nuestros conductores en lo que significa, como digo, compartir ese espacio, porque lo que uno observa en todos estos estudios es que al final los más jóvenes suelen ser los que tienen más probabilidades de tener un accidente y uno de los factores más críticos es esa falta de experiencia. Así que si estamos hablando de gente joven con poca experiencia la necesidad de reforzar la educación, la necesidad de reforzar la formación y la concienciación es importante. De ahí el sentido de nuestra enmienda y de añadir nuevas medidas, a las que ustedes proponen, que irían justamente en esa dirección. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 5

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

Para terminar con el debate de esta iniciativa en lo que a enmiendas se refiere tiene la palabra el señor Mateu del Grupo Popular para la defensa de la enmienda de ese grupo.

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

El Grupo Popular presenta esta enmienda de carácter técnico puesto que ha demostrado ya su espíritu de apoyar siempre todas las iniciativas relativas a mejorar la seguridad vial y, sobre todo, en este supuesto el de los motoristas, como ya se vio claramente mediante el apoyo a aquella transaccional que se debatió como moción consecuencia de interpelación, la interpelación al ministro y las declaraciones sucesivas que ha tenido tanto el director General de Tráfico como el ministro con las dieciséis medidas para mejorar el tráfico y la puesta en marcha avanzadamente de las once. Por eso son enmiendas de carácter técnico. ¿Por qué? Porque realmente no se puede marcar una cuantía de tramos sino sencillamente hay que dejarlo al albur de lo que los técnicos vayan decidiendo. Así evidentemente el organismo autónomo, Dirección General de Tráfico, está ultimando llevar la metodología para disponer de un índice que permita identificar los tramos de la red con una especial peligrosidad para los motoristas, que es lo que nos ocupa en el momento de hoy. Aquí habrá que valorar también y conjugar distintos parámetros del propio pasado y la accidentalidad.

Respecto a lo que ustedes pedían en el punto segundo, esa señal naranja que todos conocemos debajo de la señal de señalización del límite de velocidad, ya está implantándose por las demarcaciones de carreteras a petición de la Dirección General de Tráfico. Se sigue trabajando y por eso rechazo absolutamente que el Gobierno de España no está trabajando en este tema de la seguridad vial de los motoristas. El pintado de la señalización horizontal de color verde es una experiencia piloto que se ha puesto en mi comunidad en dos carreteras la CL 613 y 615. Tiene una finalidad, que los motoristas se fijan más en que hay un tramo regulado de velocidad y desde luego para que se mentalicen de que en un futuro, cuando ya sepan que eso significa alerta porque no se puede ir a una velocidad determinada, en esa carretera desaparecerán los controles de velocidad y se convertiría en una carretera de tipo autoexplicativa. Ahora es muy pronto todavía para juzgar el resultado de las mismas, porque se firmó un convenio en el mes de octubre, el día 17, del año 2016, pero se sigue trabajando en lo que significa todo lo que sea resaltar esos tramos en los cuales hay que controlar la velocidad. Por eso, nosotros añadiremos ahí que hay que realizar primero el correspondiente informe técnico para que se decida qué tramos más se pueden ampliar a la par que hay que esperar al resultado de esta experiencia piloto.

Respecto a los guardarraíles, aquí el Gobierno de España no ha pecado para nada de parsimonia. Hay que recordar que desde el año 2004 que el Ministerio de Fomento empezó ya con el sistema de protección de motoristas, que fue pionero, llegamos a un momento en el que podemos hablar que tenemos más de 2050 kilómetros aproximadamente de sistemas de protección para motoristas instalados en la Red de Carreteras del Estado y desde el año 2012 hasta la fecha se han instalado más de 530 barreras específicas de protección de motociclistas en las carreteras del Estado. En el año 2015 se licitaron por más de 20 millones de euros para establecer 268. Por todo ello, señorías, estamos dispuestos a apoyar absolutamente esta proposición no de ley y esperaremos a ver el acuerdo al cual se puede llegar conjuntamente para reiterar nuestro compromiso, lo mismo que lo hicimos con la moción consecuencia de interpelación y con los supuestos en los que ha salido siempre este tema. Muchas gracias, señoría. **(Aplausos.—Un señor diputado: Muy bien).**

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

Por cuanto no se encuentran en la sala que yo advierta el representante del Grupo Vasco ni tampoco el del Grupo Mixto, me gustaría conocer la intención del Grupo de Ciudadanos, doña Irene, respecto a las enmiendas presentadas.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Aceptamos la enmienda de Podemos tal cual. Aceptamos de la enmienda del PDeCAT el punto 1, pero no el punto 5. La primera parte sí, el punto 5 no. Del Grupo Socialista aceptamos los puntos 6 y 7 y no aceptamos el 8 y el 9, y del Grupo Popular aceptamos el punto 3, pero no el punto 4.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 6

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

En función de ello entiendo que es un texto transaccionado entre todos y espero que antes de la votación tengamos el texto literal en la Mesa para saber cómo se ha hecho ese encaje de las distintas partes que el grupo proponente ha señalado que acepta.

— SOBRE INCREMENTO DE LA SEGURIDAD EN EL MOTOCICLISMO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001656).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos por tanto a la segunda proposición no de ley que figura en el orden del día, a propuesta del Grupo Popular, sobre incremento de la seguridad en el motociclismo. El Grupo Popular tiene una enmienda presentada también sobre el particular y sospecho que la defensa será conjunta, de la iniciativa y de la enmienda.

El señor **GAMAZO MICÓ**: ¿Es conjunta o se acumulan los tiempos?

El señor **PRESIDENTE**: Los tiempos son más flexibles, señor Gamazo.

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

Buenas tardes, señorías. Con el nítido objetivo de redundar en la mejora de la seguridad vial del colectivo de motoristas mi grupo ha presentado para su debate hoy la proposición que nos ocupa en estos momentos sobre el incremento de la seguridad en el motociclismo. Pretendemos que en el conjunto de trabajo que desarrollamos los miembros de esta Comisión, además de instar al Poder Ejecutivo, tengamos presente y seamos capaces de transmitir a la sociedad la especial vulnerabilidad de los usuarios de las motocicletas y ciclomotores con el objetivo de prevenir, concienciar y sensibilizar a todos los usuarios de la red viaria española para entre todos alcanzar el reto establecido en la estrategia de seguridad vial para este decenio de reducir al menos el 20 % de fallecidos y heridos graves de usuarios en motocicleta. ¿Cuál es la situación del mundo de la moto en estos momentos en España? La situación es que en nuestro país cada vez tenemos más motos. El uso de motocicletas no ha dejado de crecer en los últimos años en España. Así supone en estos momentos el 10 % del actual parque de vehículos con más de 3 200 000 motocicletas. El año pasado hubo un incremento de 132 011 unidades, lo que supone un 4 % de subida interanual. También, por desgracia, ha habido un incremento en el número de fallecidos en 2016 respecto a los motoristas que no de los ciclomotores. Hubo una reducción del número de fallecidos usuarios de ciclomotor en 2 personas y un aumento del 4 % en el número de usuarios de motocicletas. Fallecieron 54 usuarios de motocicletas y 343 motoristas perdieron la vida en nuestras calles y carreteras. En el conjunto, los usuarios de las motocicletas participaron en el 24 % del total de accidentes con víctimas. Conviene también señalar que de cada 100 kilómetros de la red de carreteras estatal de España, 85 son de administraciones públicas distintas a la estatal, distintas al Ministerio de Fomento, no correspondiendo el ministerio ni su mantenimiento ni su conservación. El Ministerio de Fomento únicamente tiene competencias sobre la Red de Carreteras del Estado que representa alrededor del 16 % total de la longitud de carreteras en España, una red que puede considerarse en su conjunto como una red de carreteras de calidad por sus características, prestaciones y por su seguridad y mejor que el resto de carreteras gestionadas por otras administraciones. De hecho el riesgo de sufrir un accidente en la red de carreteras estatal y de fallecer en ella es menos de la mitad que en el de otras carreteras gestionadas por otras administraciones. El tráfico de motocicletas supone menos del 1 % del tráfico que circula por las carreteras del Estado y la mayoría de los accidentes de motociclistas, aproximadamente el 80 % ocurre fuera de la Red de Carreteras del Estado.

Señorías, todas estas variables indican un amplio espacio físico. Un importante número de usuarios que afrontan un cierto riesgo como toda acción y decisión humana, riesgo que corresponde controlar y disminuir en la medida de lo posible por parte de todos, administraciones, sector de las dos ruedas e individuos o usuarios de la red viaria. Estarán conmigo, señorías, que la seguridad pasiva de los motoristas depende de dos factores fundamentales. Por un lado, del equipo de protección que lleven los motoristas y, por otro, del diseño de las infraestructuras que se encuentran en la trayectoria en caso de impacto, del que son responsables, como he señalado anteriormente, las distintas administraciones gobernadas por un abanico dispar de formaciones políticas en nuestro país. La apuesta firme llevada a cabo por el Gobierno de España para la mejora de la seguridad en la circulación ha permitido que en los últimos años la red de carreteras, esos 26 000 kilómetros que son competencia del Ministerio de Fomento, haya experimentado una importante transformación y que el riesgo de sufrir un accidente haya descendido de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 7

manera significativa. Así en 1998 se inició una disminución de los índices de accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado que hizo que de forma paulatina el riesgo de sufrir un accidente con víctimas en las carreteras estatales haya descendido un 57 % y un 86 % el riesgo de fallecer como consecuencia de sufrir un accidente de circulación, al pasar el índice de peligrosidad de 20,8 en el año 1998 a 8,9 en el año 2016 y el índice de mortalidad de 2,1 a 0,3 respectivamente en el mismo periodo.

Como bien ha comentado el señor presidente, nos hemos autoenmendado, porque queremos ampliar la visión y proteger de políticas integrales a los motoristas. Por eso, repasando los datos consolidados de 2016 y siendo conscientes de la obligatoriedad del uso del casco para salvaguardar la vida y la integridad de los motoristas. Sin embargo, no todos los usuarios lo utilizan. De esos datos consolidados se desprende que todavía hay un importante número de usuarios de la moto que fallecen por no utilizar el casco. Así un 2 % de los motoristas fallecidos en vías interurbanas no utilizaron el casco, 4 de 26 fallecidos usuarios de ciclomotor no usaron el casco en vías interurbanas y 2 de los 28 en vías urbanas tampoco. En las vías urbanas un 9 % de los motoristas fallecidos, 10 de 109 usuarios no usaron el casco ni tampoco lo hicieron en el 3 % de los heridos hospitalizados.

El Grupo Parlamentario Popular cree que la importancia del equipamiento adecuado para minimizar las lesiones en caso de accidente de moto es incontestable. Por eso pensamos que es oportuno que se inicie, dentro de los canales de colaboración entre la Administración, los sectores y los colectivos de las dos ruedas implicados, una evaluación sobre los sistemas de seguridad pasiva de los moteros. Por ello hemos instado en nuestra autoenmienda a que se evalúe dentro del grupo de trabajo, el GT-52 del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, la inclusión de nuevos elementos de seguridad pasiva en los usuarios, siempre esperando obtener el máximo nivel de consenso, tanto en el diagnóstico del diseño como en la evaluación de las soluciones.

La otra autoenmienda consta de tres puntos y está relacionada con la protección de los trabajadores que tienen la moto como un elemento fundamental e imprescindible para su trabajo diario. Las ventajas de la movilidad y eficiencia que aporta la moto en el reparto de mercancías se han visto incrementadas con la progresión exponencial del comercio electrónico. Ante esta realidad, creemos necesario fortalecer el compromiso de todos —cuando hablamos de todos nos referimos a la Administración, a los empresarios, a los representantes legítimos de los trabajadores y a los propios trabajadores— para aumentar las medidas de prevención y protección de los empleados que utilizan la moto como medio de transporte imprescindible para trabajar. Por ello, instamos al Gobierno a que continúe fomentando la formación vial en las empresas como parte indispensable de sus programas de seguridad laboral, algo que ya realizamos en su momento, así como también pedimos específicamente que se incluya en los planes de la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo una oferta de formación y capacitación para los trabajadores de reparto en moto.

Señorías —finalizo ya, señor presidente—, nadie con sentido común puede negar la implicación del Gobierno, del presidente Rajoy en el incremento de la seguridad vial y en la atención permanente de los usuarios más vulnerables de nuestra red viaria, entre los que se encuentra el colectivo de los motoristas. Hace unos instantes, mi compañero y amigo, el señor Mateu, les ha recordado esos 2050 kilómetros de sistemas de protección para los motoristas; 2050 kilómetros de compromiso del Gobierno del Partido Popular con la salvaguarda y protección de los moteros de nuestro país.

Planteamos esta iniciativa desde el convencimiento de que hay espacio para mejorar la seguridad en la movilidad de los motoristas y les pedimos su apoyo, con el firme propósito de impulsar una acción conjunta y determinada para disminuir el riesgo y proteger la vida y la integridad de los moteros españoles. **(Aplausos).**

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

Para la defensa de la enmienda del 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.

Nuestra posición, como ha dicho mi compañera Sonia, es la que hemos venido anunciando una y otra vez. El sentido de nuestra enmienda, como decía el portavoz del Grupo Popular, es que todas estas medidas lleguen a buen término. Haciendo un repaso bibliográfico, vemos que hay análisis de usuarios y pasajeros de motocicletas en la DGT, que hay estudios de siniestralidad de motocicletas en la Fundación Mutua Madrileña, también de la Fundación Mapfre, etcétera. Hay una serie de estudios y de hecho la PNL

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 8

original hablaba de realizar un análisis de las distintas circunstancias, pero tenemos suficiente bibliografía como para incluir la enmienda que nuestro grupo hacía acerca de que esas medidas se pongan en marcha. (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Luis. En la primera fila hay un poco de movimiento y es bastante complicado escuchar al orador.

Continúe por favor.

El señor **LUIS BAIL**: Gracias.

De hecho, hay un Plan estratégico para la seguridad vial en motocicletas y ciclomotores de la propia Dirección General de Tráfico y creo que hay suficiente bibliografía al respecto y que se deben poner en marcha las medidas. De hecho, en su primera comparecencia el ministro dijo que una de las medidas urgentes era la de los guardarrailes, a los que ha hecho referencia el portavoz del Grupo Popular. No reiteraré lo que han dicho sobre este tema la portavoz de Ciudadanos y el resto de portavoces de la Comisión, porque se debía haber llevado a debate en el Pleno.

Repito que lo que solicita nuestra enmienda es que se implemente en el plazo más breve posible.

Muchas gracias.

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

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

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

Es cierto que se plantea la necesidad de realizar un análisis por parte del Gobierno del Estado, lo que conlleva las limitaciones que ahora ha introducido el Grupo Popular en la defensa tanto de la iniciativa como de la enmienda, en el sentido de que hay una distribución de competencias que requiere tener muy claro cuál es el papel que juega el Estado en la protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores. Todos los estudios de los que disponemos, tanto de la Dirección General de Tráfico como los impulsados desde organizaciones y asociaciones del sector del motociclismo, nos muestran que si bien hasta 2011 ha habido un decrecimiento en el número de accidentes mortales de conductores de motocicletas, a partir de esa fecha se ha vuelto a incrementar. Esto nos sorprende, porque es verdad que el número de motociclistas aumenta, pero las motos son más seguras. El estado de las carreteras, de las infraestructuras deben garantizar al máximo la imposibilidad de que haya errores que puedan ser debidos al estado de las mismas, y aquí se mencionaron algunos, como el caso de los guardarrailes en todas las carreteras del Estado o el de las sorpresas con las que a veces se encuentra un motociclista conduciendo en zonas urbanas o interurbanas. Esto requiere que tanto empresas como organizaciones y transportistas estén concienciados a través de las campañas de sensibilización promovidas desde el Gobierno para que pueda mejorarse el índice de víctimas mortales hasta reducirlo a cero.

La conclusión que sacamos de todos los estudios que hemos visto es que están demasiado centrados en los factores humanos. Es verdad que hay factores humanos en los accidentes, pero también lo es que esta es una manera que tienen las administraciones de exonerarse de su responsabilidad en la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras. En ese sentido, creo que las administraciones tienen la obligación de recuperar los niveles de inversión en el mantenimiento de carreteras para asegurar un nivel correcto de seguridad vial para todos los usuarios de la vía, con especial mención al estado y mantenimiento del firme y a la sustitución de objetos rígidos en curvas o en cruces. La realización de auditorías de seguridad en las rutas habituales de los motociclistas o la revisión de la efectividad de las medidas aplicadas hasta ahora requiere que no solamente se haga un análisis, sino que se realice un estudio profundo, con la participación de todos los agentes que intervienen en la conducción, que permita diseñar un sistema de indicadores que sirva de base para la adopción de las políticas más apropiadas que garanticen la seguridad vial y la movilidad de conductores de motocicletas y ciclomotores.

No cabe duda de que la proposición, que ha sido enmendada por el propio Grupo Popular, y la realización de campañas de concienciación específicas para motociclistas, así como también para conductores de turismos, garantizará y mejorará el sistema en general. No podemos dejar de mencionar la necesidad de modificar pruebas de acceso en los permisos A1 y A2 que introducirían mejoras en el sistema. Presentamos la enmienda porque queríamos poner de manifiesto que los clubes de motociclismo tienen mucho que decir, y que ese estudio debería promover la participación social de todos estos agentes,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 9

incluidos, como digo, los clubes, que están formados por los propios motoristas que, según todos los estudios, recorren en fin de semana, más por ocio que por cuestiones profesionales, las carreteras y conocen en detalle qué es lo que puede provocar un accidente, dónde se produce un resbalón, dónde hay un guardarraíl que necesita modificarse con las placas complementarias que evitan las dramáticas consecuencias que pueden tener para un motociclista que tiene un accidente y choca contra él.

Queremos que se elabore este sistema de indicadores que facilite el análisis de las causas.

Muchas gracias.

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

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

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

En primer lugar, quiero felicitar al portavoz del Grupo Popular, señor Gamazo, por presentar por primera vez una propuesta sobre motos en esta Comisión de Seguridad Vial. Lo curioso es que esa presentación coincida con que estamos debatiendo de nuevo una proposición sobre guardarraíles. En cualquier caso, me encanta que hayan hecho esta propuesta y, sobre todo, que la hayan autoenmendado, porque en la proposición inicial dicen que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que realice un análisis de las distintas circunstancias que contribuyen a la siniestralidad y accidentes de los usuarios de motocicletas y establezca un conjunto de medidas tendentes a disminuir el índice de riesgo y el número de accidentes en motoristas.

Quiero decirle que, evidentemente, vamos a apoyar esta PNL, pero creo que al Grupo Popular le conviene saber que la DGT ya dispone de estos datos, ese estudio ya existe. Eso es precisamente lo que estamos proponiendo con el *Invive motos* para que se detecten exactamente cuáles son los lugares en los que suceden una y otra vez los accidentes de motoristas. Repito que los datos ya existen en la DGT y la forma de hacer este estudio es precisamente el *Invive motos*. No puedo estar más de acuerdo en aceptar esta iniciativa, porque es la que habíamos planteado tres veces en Comisión y dos veces en Pleno.

Quiero insistir al Grupo Popular en una cuestión. Yo sé que repiten una y otra vez que de los 166 000 kilómetros de vía solamente 26 000 corresponden al Estado, y eso lo sabemos todos, pero pienso que el Estado debe dar ejemplo en la sustitución de esos guardarraíles, porque la inversión no es muy grande. Por el conocimiento que tengo sobre el campo, cuando volaba en el helicóptero de la Dirección General de Tráfico, pensaba que el porcentaje no sería muy alto, y había estimado unos 2000 kilómetros de esos 26 000. Hoy me han dado la cifra de 2050 kilómetros. Lo cierto es que creo que no nos vamos a mover mucho de esos datos. Cuando el *Invive* se ponga en marcha arrojará datos muy similares, por lo que no estamos hablando de una inversión tremenda para el Estado, sino que se puede acometer y puede salvar la vida de cien motoristas al año, que no es cualquier cosa.

Coincido con el portavoz del Grupo Socialista en que el Partido Popular insiste una y otra vez —el Gobierno también lo hace— en achacar al factor humano todo lo que ocurre en tráfico. Eso no es así. Por supuesto, desde que nos subimos en un coche el factor humano está presente, igual que cuando cogemos un ascensor o nos montamos en un avión. Es un factor inherente, porque somos seres humanos, pero creo que ya está bien de pensar que se van a solucionar las muertes o el incremento en la accidentalidad atendiendo solamente a ese factor. Cambiar los guardarraíles es una competencia de la Administración y es algo que se puede hacer, independientemente de que luego se trabaje en educación, se conciencie a los motoristas y se les den cursos para que aprendan a conducir en situaciones más complicadas, por ejemplo, meteorológicamente hablando. Sin embargo, eso no exime a la Administración de hacer lo que puede, porque el *Invive motos* se puede hacer y cambiar los guardarraíles actuales por otros que sean seguros para los motoristas. Como han dicho, esto ya se hizo, pero se hizo más hace dos legislaturas, con un Gobierno socialista, cuando era director de la Dirección General de Tráfico Pere Navarro, que después, tanto con María Seguí como con Gregorio Serrano, desafortunadamente. Creo que hay una oportunidad de oro para cambiar esa tendencia y para empezar a trabajar en acciones que van a bajar la accidentalidad. Hago este apunte a don Gregorio Serrano por un motivo, y es que podemos ser de los mejores países de Europa bajando la accidentalidad en motos, porque, por ejemplo, los países nórdicos prácticamente no utilizan motos. Este es un motivo más para que se pongan las pilas y pongan en marcha esta iniciativa de una vez por todas.

Llevamos ocho meses de retraso y en un año pueden fallecer cien personas más. ¿Cuánto tiempo vamos a esperar?

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 10

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Rivera, estoy seguro de que cuando se apruebe el presupuesto de 2018 se tendrán en cuenta muchas de las reflexiones que se hacen en esta Comisión.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Yo también lo espero.

El señor **PRESIDENTE**: Como no hay representantes del Grupo Nacionalista Vasco ni de Esquerra Republicana, pregunto al portavoz del Grupo Mixto, señor Postius, si tiene intención de intervenir para fijar su posición. **(Denegaciones)**.

Señor Gamazo, como responsable de la iniciativa que está en debate, le pregunto si acepta o rechaza las enmiendas presentadas.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Tenemos voluntad de aceptar la autoenmienda de nuestro grupo y de estudiar las enmiendas del Grupo Socialista y del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que son los únicos que han demostrado interés en mejorar esta propuesta.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: La del Grupo Popular se incorpora. Habrá una transaccional que espero que esté en la Mesa antes de proceder a la votación.

— RELATIVA A RADARES DE TRÁFICO EN LA PROVINCIA DE MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002346).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al tercer punto del orden del día, proposición no de ley relativa a radares de tráfico en la provincia de Málaga, cuyo proponente es el Grupo Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra don Miguel Ángel Heredia.

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

La provincia de Málaga arrastra el mismo triste récord desde hace años, y no parece que esté dispuesta a ceder el testigo a corto plazo. Málaga es la provincia española en la que el Gobierno central recauda más dinero por multas de tráfico y la segunda en la que más denuncias se ponen. En el primer semestre del presente año, en concreto desde el 1 de enero al 21 de junio, la Dirección General de Tráfico ha recaudado por multas en las carreteras nacionales de Málaga, básicamente en los radares de la A-7 y de la A-45, 4,85 millones, prácticamente 5 millones de euros. Es la provincia que tiene mayor recaudación, con diferencia, seguida a gran distancia por Madrid, con 3,25 millones, teniendo esta última una densidad de tráfico muy superior. En estos seis meses, 137.527 conductores —respuesta oficial del Gobierno— han sido sancionados. Estamos hablando de que en la provincia de Málaga se ponen 800 multas diarias. Nadie puede entender cómo siendo Málaga la sexta provincia en población sea la segunda en la que más se multa, casi como en Madrid, que tiene cuatro veces más población. Y lo que es peor, cómo es posible que Málaga sea la provincia en la que el Gobierno recauda más por multas. Parece que Rajoy está haciendo negocio a costa del bolsillo de los malagueños, porque desde que llegó al Gobierno se ha incrementado un 25% el número de radares en las carreteras nacionales; había 16 cuando gobernábamos los socialistas, en el año 2011, y ahora hay 20. Ese incremento supone algo más del doble de la media nacional, que ha sido del 11 por ciento. A pesar de ese afán recaudatorio, las inversiones en materia de carreteras en nuestra provincia brillan por su ausencia. Esos radares no sirven para aumentar la seguridad en las carreteras malagueñas ni para solucionar asignaturas pendientes como, por ejemplo, las kilométricas caravanas que de nuevo se han formado este verano los fines de semana a la vuelta de las playas en todo el litoral.

Nos preocupa, y mucho, el fuerte incremento de víctimas mortales en accidentes de tráfico en la provincia de Málaga, según reconoce el Gobierno en una respuesta parlamentaria. En los siete primeros meses del presente año, entre el 1 de enero y el 31 de julio, se han registrado en nuestra provincia un total de 35 víctimas mortales en accidentes de tráfico, frente a las 28 que hubo en el mismo periodo del año anterior. Esto representa un incremento del 25%. Nos preguntamos, ¿por qué la recaudación de los radares de tráfico es tan elevada y no sirve para reducir las víctimas mortales en la carretera? ¿Será quizá porque los radares no están en los puntos negros de tráfico para prevenir accidentes, sino que se han instalado, por alguna razón, en los lugares estratégicos para conseguir la máxima recaudación? Sería

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 11

necesario cambiar, a la mayor brevedad, la ubicación de los radares para colocarlos en los puntos negros de tráfico de las carreteras nacionales malagueñas y así poder reducir esta siniestralidad.

En la proposición no de ley que traemos hoy aquí instamos al Gobierno a cuatro cuestiones simples, fáciles. El primer punto es retirar los radares de tráfico en aquellos puntos donde el riesgo de accidente se ha reducido a la mínima expresión. El segundo punto es instalar los radares de tráfico realmente donde tiene sentido que estén, que es en los puntos negros de tráfico de las carreteras malagueñas con el objetivo de reducir la siniestralidad. Los radares se implantaron con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico y no para incrementar la recaudación. El tercer punto es incrementar la velocidad —tanto el tercer punto como el cuarto son elementos muy importantes, y explicaré por qué— de la A-7 en los puntos donde está a 80 kilómetros por hora. Hay sitios de la carretera por donde no se puede circular a más de 80 kilómetros, y lo que planteamos es que se aumente en 10 kilómetros por hora, es decir, pasar de 80 a 90 kilómetros por hora, con lo que se reducirían atascos y multas de tráfico. El cuarto punto es incrementar la velocidad de la A-45, desde Casabermeja hasta Málaga capital, de 80 a 90 kilómetros por hora para reducir multas e incrementar la fluidez.

He tenido la oportunidad de hablar con el portavoz del Grupo Popular y me dice que es difícil llevar a cabo lo que dicen tanto el tercer punto como el cuarto por cuestiones técnicas. Considero que no hay un problema técnico, sino recaudatorio, puro y duro. El radar de España que más multa es el que está instalado desde Las Pedrizas hasta Málaga capital. ¿Por qué? Muy fácil —lo digo para el que no sea de Málaga—, porque paralelamente hay una autopista de peaje y la empresa está haciendo un negocio redondo. La gente evita ir por una carretera por la que solo puede circular a 80 y le pueden poner una multa, porque hay personas que se desplazan a Málaga a trabajar o a la costa que tienen al año tres o cuatro multas. Lo que hacen es irse por la autopista, esta hace negocio y de esa forma solucionan el problema.

Termino con una reflexión. Cómo explica el Partido Popular que tengamos en Málaga una hiperronda, una ronda de circunvalación, que no tiene un carril ni dos por sentido, ni siquiera tres, sino que tiene cuatro carriles por sentido y que la velocidad máxima implantada sean 100 kilómetros por hora. Allí pueden circular prácticamente como si fueran a Le Mans, como si fuera un circuito de carreras. Cuatro carriles y la velocidad máxima son 100 kilómetros por hora. Allí hay radares y no será para prevenir accidentes, porque, repito, hay cuatro carriles por sentido, se hizo amplia. ¿No sería razonable ampliar la velocidad de circulación por ahí?

Esta es una demanda de los malagueños. Hay miles de malagueños que son multados todos los días. Málaga tiene el récord de recaudación por multas de tráfico. Algo está fallando. Si hay más recaudación y hay más accidentes, algo no va bien. Por tanto, planteamos que los radares se instalen verdaderamente en los puntos negros de tráfico y que se incremente la velocidad de 80 a 90 kilómetros, porque eso podría reducir mucho el número de multas de tráfico para muchos trabajadores que circulan a diario por esa zona, reduciría los atascos y no incrementaría los accidentes.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Entiendo que sucede lo mismo que en la iniciativa anterior. El Grupo Mixto parece no tiene interés en intervenir, el Grupo Vasco tampoco y Esquerra Republicana no está presente.

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

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

Es indudable que las políticas de control y vigilancia han mejorado la seguridad vial en nuestro país, pero llama la atención que, según los datos disponibles, esto se haga de manera desigual en los distintos lugares de nuestra geografía, por ejemplo, en la provincia de Málaga, que es el tema que nos ocupa hoy. Desde luego, los radares de Málaga están multando muy por encima de la media nacional. Actualmente existen en la provincia de Málaga un total de veinte puntos de control de velocidad en los que se tiene una tasa de ocupación con radares activos del 85%. Esta provincia se situó el año pasado como la segunda en la que más dinero recaudó la DGT por las denuncias de sus radares, solo por detrás de Madrid, que tiene una población cuatro veces superior, atención al dato. Con una población que supone el 3,5% del país, en 2016 se recaudó en la provincia de Málaga casi el 6% del total nacional por radares. Creo que también es un dato importante. En Málaga se ha recaudado casi el triple que en Valencia o en Alicante, y pese a tener una población solo ligeramente inferior a esta última provincia y un tercio más que en Sevilla,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 12

tiene un 16 % menos. Como se puede comprobar, estas grandes ciudades son enormes cinturones interurbanos y periferia.

Tres radares de Málaga se llevan la palma: el situado en la A-7, en el punto kilométrico 246, el situado en la MA-20, en el punto kilométrico 10, y el situado en la A-7, en el punto kilométrico 256. Estos se encuentran entre los cincuenta que más han recaudado por multas. Si analizamos los datos de los radares instalados en la zona de Las Pedrizas, que para aquellos que no conozcan la zona es la carretera que une la llegada desde Madrid a Málaga en la bajada, se observa que tuvieron una intensidad media diaria de 42376 vehículos. Las denuncias ya se dispararon en 2014, curiosamente justo el año en el que se inauguró la autopista de peaje paralela a la A-7, cuando se instalaron dos radares de tramo en la bajada de la A-45, que se sumaban a otro ya existente, que sigue allí. Es una carretera que en 27 kilómetros tiene dos radares de tramo y uno fijo. Hace años, esta carretera tenía una accidentalidad muy alta, porque la velocidad estaba fijada en 120 kilómetros por hora, pero posteriormente se cambió a 100 kilómetros por hora y desde ese momento la siniestralidad bajó muchísimo. No era necesario que en el año 2014 se bajara la velocidad a 80 kilómetros por hora. Se lo digo porque yo he estado sobrevolando esa carretera durante mucho tiempo y la conozco muy bien, como también conozco los problemas de siniestralidad previos a esta fecha.

Seguimos insistiendo en los datos. El radar situado entre los puntos kilométricos 134 y 140 lidera el *ranking* nacional con 62836 infracciones detectadas. El otro que controla la velocidad entre los puntos kilométricos 125 y 128 ocupa la cuarta posición con 37867 infracciones. Es decir, Málaga tiene dos radares que están en el *top ten* de los de toda España. Si en la provincia de Málaga se han detectado nueve puntos negros que acumulan 44 accidentes con 64 heridos, a la vista de los datos, sabiendo que la siniestralidad en las carreteras de la provincia ya no se da precisamente en esos puntos, parece razonable que se revise la ubicación de los radares para que estén en los tramos en los que son realmente necesarios.

Coincido plenamente con el análisis que se ha hecho —por ello no hemos presentado ninguna enmienda—, porque incluso la velocidad de 100 kilómetros por hora es muy aceptable, muy recomendable para la fluidez de la A-45 sentido Málaga.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Luis.

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

Nuestro grupo también apoya el fondo de esta cuestión, aunque algunos de los datos que se han expuesto aquí habría que matizarlos o verlos un poco en profundidad, porque según el último listado realmente los tres dispositivos que más multas ponían estaban en Córdoba, Murcia y Huesca. Les aseguro que en Huesca no somos muchos, pero es uno de los radares que más multa. Como en este caso hay tres radares, estamos hablando de una gran recaudación en la provincia.

Cabría recordar quiénes pusieron los límites a 80, porque era en circunstancias diferentes que no corresponden a este Gobierno, de hecho, el Partido Popular hizo una campaña en contra. No hay que olvidar, como ha dicho el portavoz socialista, el debate acerca de que hay una autopista que está en paralelo, que no hay una alternativa y que quizá el mecanismo de competencia no sea el más adecuado para garantizar la seguridad vial.

Por tanto, como vemos que fundamentalmente estamos todos de acuerdo, creo que no será muy difícil que salga adelante.

Muchas gracias.

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

A continuación, tiene la palabra el señor de Barrionuevo.

El señor **DE BARRIONUEVO GENER**: Muchas gracias, señor presidente.

La proposición no de ley que presenta hoy el Grupo Socialista para su debate ante esta Comisión la podemos tachar cuanto menos de acto de irresponsabilidad por querer eliminar los radares en aquellos puntos donde el riesgo de accidentes ha disminuido y, por otro lado, aumentar los límites de velocidad en dos carreteras que se han cobrado numerosas víctimas, como son la A-7 y la A-45, más conocida como la carretera de Las Pedrizas, en su sentido descendiente, Casabermeja-Málaga.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 13

Señorías, las limitaciones de velocidad son por razones técnicas —y eso la señora Rivera lo tiene que conocer—, derivadas de las propias infraestructuras de la vía: trazado, túneles, cruces, rasantes, pero no por razones políticas ni oportunistas, como la PNL que trae hoy usted, señor Heredia. El Partido Popular no va a ser cómplice de las medidas que usted quiere aprobar y que, sin duda, harán que demos un paso atrás en cuanto a la seguridad vial en nuestra provincia. Señorías, la suma de las medidas de seguridad vial que se han llevado a cabo en los últimos años por parte de todas las administraciones con competencia en materia de tráfico ha permitido que España se sitúe entre los cinco mejores países de la Unión Europea en materia de seguridad vial. ¿Qué pretende usted, señor Heredia, que en uno de los tramos que más víctimas se ha cobrado en nuestra provincia, como es la bajada de la carretera de Las Pedrizas, donde se redujo la velocidad en muchos de sus tramos a 80 km/h y se colocaron radares fijos, ahora, cuando hemos visto que, afortunadamente, disminuye la siniestralidad, se supriman los radares y se aumente la velocidad? Hasta el más torpe —y con esto no quiero decir que usted lo sea— sabe que la disminución de la velocidad implica una mejora en la seguridad vial, disminuyendo los índices de peligrosidad y mortalidad. Según su propuesta, tendremos que aumentar la velocidad en Gran Vía y en el Paseo del Prado para reducir los atascos.

Señorías —y, señora Rivera, usted ha sido piloto en la DGT del Pegasus—, las sanciones que se imponen por los radares recaen única y exclusivamente sobre los conductores que cometen una infracción, no sobre la gran mayoría de las personas que van al volante y cumplen con la norma. Además, es oportuno señalar en cuanto a la ratio, que los puntos de control de velocidad en España, frente a otros países de la Unión Europea, son los más bajos. España tiene 27 cinemómetros por millón de habitantes, siendo la media de la Unión Europea 55,5. Señor Heredia, creo que su única preocupación y la de su grupo parlamentario es evitar las multas de quienes cometen infracciones. En cambio, la del Partido Popular, y espero que la del resto de los partidos políticos representados en esta Cámara, es la de evitar los accidentes.

Señorías —voy terminando—, al igual que he dicho que el Partido Popular no será cómplice en la retirada de las medidas que han servido y han sido efectivas para la reducción de los accidentes en dos puntos negros de nuestra provincia como son la A-7 y la A-45, les diré que seremos cooperadores necesarios en seguir instalando radares en aquellos tramos de especial peligrosidad y que para ello la DGT está analizando todas las vías interurbanas donde ejerce sus competencias, incluida la provincia de Málaga, como sucede en la A-397, carretera de Ronda a San Pedro Alcántara, donde en 2015 se han registrado setenta accidentes, cinco de ellos con víctimas mortales.

Por todo lo expuesto, mi grupo va a proponer la votación por puntos de esta PNL, adelantando que votaremos en contra de los puntos 1,3 y 4, los que pretenden suprimir los radares y aumentar la velocidad, y a favor del punto 2. Señorías, solo con sensibilidad, concienciación y colaboración entre todos podremos seguir evitando accidentes. Yo no quiero que porque baje la velocidad en mi provincia en dos tramos que se han cobrado muchas muertes y se quiten los radares, con los que solo se sancionan a los que incumplen la norma, haya más víctimas mortales.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

— RELATIVA A LOS EFECTOS DE LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS PARA MEJORAR LAS CONDICIONES EN LAS QUE CIRCULAN LOS VEHÍCULOS POR NUESTRAS CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002419).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la PNL que ocupa el cuarto lugar en el orden del día, relativa a los efectos de la adopción de medidas para mejorar las condiciones en las que circulan los vehículos por nuestras carreteras, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra la señora Blanco.

La señora **BLANCO GARRIDO**: Gracias, señor presidente.

Señorías, incrementar las medidas de seguridad para reducir el número de accidentes y aproximarse a ese ansiado objetivo cero es una prioridad, sin duda, para este Gobierno, para esta Comisión y para todos los sectores relacionados con el de la automoción y seguridad vial. En este sentido, la Inspección Técnica de Vehículos, más conocida como ITV, está destinada a asegurar que los vehículos que se encuentran en circulación cumplen una serie de condiciones técnicas mínimas que permitan, entre otras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 14

cosas, proteger el medio ambiente mediante la reducción de gases, pero, sobre todo, garantizar la seguridad de las personas y reducir al máximo el riesgo de accidentes por causas técnicas.

España es uno de los alumnos más aventajados en la Inspección Técnica del Vehículo, al tener implantado un sistema de ITV que abarca la práctica totalidad de los distintos tipos de vehículos motorizados que circulan por las carreteras, cosa que, desgraciadamente, no sucede en la mayoría de los países europeos. Tal es el grado de desarrollo del sistema español que en nuestro país las inspecciones de motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas resultan algo cotidiano y normal, mientras que en otros países de nuestro entorno algunas de ellas están empezando a día de hoy a ser realizadas en determinados casos —me refiero a motocicletas y vehículos agrícolas—, y en otros países ni se contempla, como sucede en el caso de los ciclomotores.

Si bien es cierto que el factor humano figura como el desencadenante principal en más del 70% de los accidentes por diversas causas, otras variables que afectan al vehículo pueden ser en ocasiones determinantes, como, por ejemplo, el estado de los neumáticos, la falta de estabilidad por una amortiguación dañada, fallo del sistema de los frenos, luces, etcétera. De ahí la importancia de pasar las correspondientes inspecciones técnicas. Señorías, según un estudio realizado por la Universidad Carlos III de Madrid, las estaciones de ITV evitan al año 170 víctimas mortales, cerca de 11 000 heridos de distinta consideración y, al menos, 11 000 accidentes de tráfico. Este estudio afirma que si el total de los vehículos que no acudieron a las inspecciones obligatorias lo hubieran hecho podrían haberse evitado, al menos, 7100 accidentes, cerca de 7000 heridos y 110 muertes. Estos datos ponen en relieve que las revisiones periódicas a las que han de someterse los vehículos que circulan por las carreteras salvan vidas y significan una estimable ayuda en favor de la seguridad vial, en favor del medio ambiente y también del adecuado mantenimiento del parque móvil, teniendo en cuenta que actualmente la edad media del parque nacional de vehículos en nuestro país ronda los doce años y que a mayor antigüedad es más probable que el automóvil presente algún fallo técnico grave del cual el usuario no sea consciente. Ello hace evidente algo que todos los conductores deberíamos saber y conocer a la perfección, que no es otra cosa que la labor de las ITV, que en el contexto actual se hacen especialmente necesarias en la prevención de accidentes.

Es por eso que resulta muy preocupante que casi dos millones de vehículos circulen por carreteras con la inspección técnica caducada. Según los últimos datos disponibles de Tráfico, las motocicletas son las que presentan la tasa más alta de ITV caducada o denegada —hablamos casi de un 60%—, las siguen en el ranking las furgonetas —52%—, remolques —casi 49%—, autobuses —más del 21%—, turismos particulares —casi un 18%— y los vehículos de mercancías de más de 3500 kilos —casi un 8%—. Con el objetivo de reducir estos alarmantes y preocupantes porcentajes, la Dirección General de Tráfico comenzó el pasado verano un control de los vehículos que no disponen de la ITV en vigor, bien porque no la hayan renovado o bien porque haya sido denegada por defectos graves, a través de unos lectores de matrículas que ya se encuentran instalados en las ciudades, una medida que, por cierto, no tiene ningún afán recaudatorio, ya que se trata de una medida a favor de nuestra seguridad, encaminada a reducir el número de víctimas por accidentes de tráfico.

Asimismo y siguiendo en esta línea, la Dirección General de Tráfico ha dedicado y dedica diversas campañas a aumentar la concienciación sobre la necesidad del adecuado mantenimiento del vehículo, además de las medidas propias de vigilancia y control, así como el uso de los paneles de mensaje variable para transmitir a los conductores la necesidad de circular con la ITV en vigor. El Grupo Popular considera imprescindible la labor de divulgación y concienciación llevada a cabo por la Dirección General de Tráfico desde hace más de cincuenta años. Sus numerosas campañas han contribuido a cambiar hábitos de conducta perniciosos para los usuarios y para toda la sociedad. Por este motivo, consideramos que es necesario continuar difundiendo campañas útiles y certeras que permitan aumentar la concienciación de los ciudadanos sobre la importancia de sus comportamientos, entre ellos, el de tener una ITV en vigor, con la firme esperanza de que sirva para mejorar nuestra seguridad vial.

Los usuarios que conduzcan sin la Inspección Técnica de Vehículos en regla no solo se exponen a una sanción económica, sino que tienen un riesgo más elevado de sufrir un accidente de tráfico o, mucho peor, señorías, de perder la vida. Por todo ello, desde el Congreso de los Diputados instamos al Gobierno a continuar impulsando campañas de concienciación sobre la importancia de la circulación con una Inspección Técnica de Vehículos adecuada, porque, sin duda alguna, pasar la ITV también salva vidas. Por tanto, esperamos contar con el apoyo de todos los grupos presentes, porque, como se ha dicho en anteriores debates, salvar vidas es uno de nuestros objetivos, es uno de los objetivos de esta Comisión.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 15

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

Siguiendo la misma dinámica que en el resto de las iniciativas, tiene la palabra, en representación del Grupo Ciudadanos, la señora Rivera.

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

Los vehículos con sistemas técnicos que presentan problemas de funcionamiento inciden, evidentemente, de forma negativa en la seguridad vial y pueden contribuir a provocar accidentes de tráfico con heridos o, incluso, víctimas mortales. Además, los vehículos con sistemas de control de emisiones defectuosos tienen un mayor impacto medioambiental que los vehículos con un mantenimiento correcto. Por tanto, un régimen periódico de inspecciones técnicas contribuye también a la mejora del medio ambiente, porque permite reducir las emisiones medias de los vehículos.

La Inspección Técnica de Vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. La inspección periódica debe ser el principal instrumento para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular. La Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE, recoge explícitamente que la ejecución de las medidas de inspección técnica podrá incluir campañas de sensibilización dirigidas a los propietarios de vehículos cuyo objetivo sea desarrollar buenas prácticas y costumbres como resultado de las inspecciones básicas en sus vehículos. Es decir, la propia directiva recoge lo que hoy plantea la portavoz del Grupo Popular.

Por otra parte, la misma directiva también prevé que los vehículos utilizados en la vía pública deben estar en condiciones de circular cuando se utilicen. El titular del certificado de matrícula y, en su caso, el operador del vehículo serán responsables de mantener el vehículo en condiciones de circular. Por tanto, como decíamos, esta proposición no de ley del Grupo Popular recoge el contenido de esa directiva precisamente. Y en ese sentido, hace menos de un mes los diputados de Ciudadanos formulábamos una pregunta escrita al Gobierno para saber qué medidas había llevado a cabo para el cumplimiento de esta directiva, con la noticia precisamente de que el Consejo de Ministros había aprobado un real decreto que modifica la normativa de la Inspección Técnica de Vehículos.

Por tanto, si lo que se está haciendo es trasponer la directiva, nuestro grupo parlamentario, obviamente, va a apoyar esta iniciativa. Pensamos que, ante la seguridad vial y su incidencia en la sociedad, es importante que los vehículos que circulan por las carreteras se encuentren en las condiciones técnicas correctas.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición, en nombre del Grupo de Podemos, tiene la palabra el señor Vila.

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

Primero un poco de contexto, porque creo que es necesario hacerlo, dado que estamos en el cuarto año consecutivo en el que aumenta el número de fallecidos en accidentes de tráfico en las carreteras españolas. Hemos pasado de 1688 fallecidos en 2014 a 1810 fallecidos en 2016 y en el primer semestre de 2017 vamos por 544, uno más que en 2016 y 41 más que en 2015. Esto lo digo porque, a juicio de nuestro grupo, pone de manifiesto que no estamos haciendo bien algo, y entronca un poco con la PNL que nos trae el Grupo Popular.

Es una PNL, en nuestra opinión, bastante insuficiente. Creo que se queda corta, sobre todo, si tenemos en cuenta los objetivos que la portavoz del Grupo Popular dice que persigue, que es reducir a cero el número de víctimas mortales y heridos en los accidentes de tráfico y mejorar el medio ambiente. Claro, sorprende una PNL que insta al Gobierno a hacer campañas de concienciación para pasar la ITV de los vehículos, cuando, como decía la portavoz de Ciudadanos, vemos que el pasado 20 de octubre el Consejo de Ministros aprobaba por real decreto la modificación de la Inspección Técnica de Vehículos, que, según los propios inspectores, es una media que flexibiliza a la baja la inspección, ya que permite que, si un coche es rechazado en un centro, se pueda ir a otro diferente a pasar la ITV, lo que puede suponer que los criterios de ese segundo centro sean más benévolos. Esta es una cuestión que han puesto de manifiesto los propios inspectores. Por tanto, no parece que sea una modificación de la Inspección Técnica de Vehículos que vaya en la línea de lo que se está persiguiendo con esta PNL.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 16

Por otro lado, el texto de la iniciativa carga toda la culpa sobre los conductores y los propios vehículos. Nosotros somos conscientes de que los conductores y las condiciones técnicas de los vehículos son aspectos fundamentales para reducir la siniestralidad en las carreteras, pero por sí solos no van a conseguir ese objetivo cero que perseguimos. Para nosotros, hay que tener en cuenta varias cuestiones. En primer lugar, y también la señalan los expertos, en concreto, un estudio de la Universidad de Sevilla, que critica los recortes que ha hecho el Partido Popular en materia de seguridad en el tráfico, dice que si volviéramos a una inversión precrisis, es decir, un 10% más, podríamos estar hablando de evitar 600 víctimas mortales al año, porque lo que han hecho esos recortes ha sido reducir la presencia de las patrullas. Y no estamos hablando de las multas, porque lo que dice ese estudio de la Universidad de Sevilla es que la simple presencia de las patrullas de la Guardia Civil en las carreteras es un elemento disuasorio para los conductores.

Otra circunstancia reflejada en el texto de la PNL y en la política del Gobierno, en general, es el abandono al que está sometiendo el Partido Popular a las carreteras convencionales. Estas concentran en nuestro país el 75% de los accidentes de tráfico y a día de hoy tienen una inversión insuficiente para garantizar las condiciones mínimas de seguridad. Y esto no solo lo decimos desde nuestro grupo, sino también la propia Seopan, la patronal de las carreteras, que en un informe insta al Gobierno a invertir 700 millones de euros directamente sobre las infraestructuras para reducir el índice de víctimas mortales en las carreteras. Y esta es una cuestión que la PNL y el Gobierno del Partido Popular están olvidando.

Además, hay que tener en cuenta que una buena parte de los accidentes en las carreteras convencionales se producen con vehículos pesados, de transporte de mercancías. Esto entronca directamente con la privatización de las autopistas, es decir, se están transportando las mercancías en vehículos pesados por carreteras convencionales...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vila, simplemente, le hago una reflexión. No tiene nada que ver con las ITV lo que usted está haciendo, que es una enmienda de totalidad al presupuesto y a la actividad de la Dirección General de Tráfico. Dicho esto, continúe con su razonamiento. Pero está completamente fuera del debate.

El señor **VILA GÓMEZ**: Quiero decir que el objetivo que perseguimos, según ha dicho la portavoz del Grupo Popular, es reducir a cero las muertes en carretera pero que la ITV no es lo único que va a garantizar eso. Hay otra serie de actuaciones que se tienen que hacer, o sea, lo que estaba diciendo, que entronca directamente con la política de infraestructuras y ordenación territorial del Partido Popular. Por eso decía que nos parece una PNL insuficiente, porque creemos que no toca todos los aspectos que hay que tratar para garantizar que se reduce la siniestralidad en carretera, porque se sitúa la culpabilidad en los conductores, es decir, en los individuos, y olvida la responsabilidad que tienen el Gobierno y las administraciones públicas en la garantía de unas infraestructuras decentes para que no haya accidentes de tráfico. Si además hablamos de reducir la emisión de gases de efecto invernadero y mejorar el medio ambiente, como ha dicho la portavoz del Grupo Popular, creo que sí viene a cuento hablar de otro tipo de infraestructuras que hay que implementar y otro tipo de movilidad más sostenible que también hay que implementar, al tiempo que garantizar a la ciudadanía una movilidad, para que consigamos reducir el número de accidentes y la emisión de gases de efecto invernadero, que —vuelvo a repetir— la portavoz del Grupo Popular ha dicho que es uno de los objetivos que persigue la PNL que estamos debatiendo.

Por tanto —y termino con esto—, nosotros nos abstendremos, porque no estamos en contra de que se hagan campañas de concienciación, pero vuelvo a insistir en que nos parece una PNL para cubrir cupo y es manifiestamente insuficiente para reducir la siniestralidad en las carreteras.

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

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

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

En una PNL como esta y después de las demás intervenciones, como uno es el último, no queda mucho más que decir, en función de la extensión de algunas de ellas. Pero, bueno, en primer lugar, vamos a anunciar el voto a favor de esta iniciativa.

No podemos estar en contra de lo que se dice en esta PNL. También se trata de un acto de responsabilidad y de convencimiento de que en esta Comisión procede el consenso mayoritario. Pero es un apoyo crítico, señorías del Grupo Popular, un apoyo que se traduce en una exigencia al Gobierno,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 17

como antes comentaba alguna otra portavoz, a la hora de actuar y ser proactivo, a la hora de adoptar nuevas medidas y nuevas soluciones, entre otras cosas porque últimamente estamos teniendo unos datos que demuestran cierto estancamiento, incluso en un escenario positivo y hasta en algunos casos de cierto decrecimiento.

Señorías, como ha comentado antes la portavoz de Ciudadanos, hace aproximadamente un mes que se ha promulgado el nuevo real decreto donde se traspone el contenido de esa directiva europea sobre las ITV, en la que, por supuesto, se indica la importancia de estas inspecciones para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones no solo desde el punto de vista de la seguridad vial —ya lo hemos comentado—, sino también desde el punto de vista de las afecciones que se generan con ese tipo de vehículos al medio ambiente, cosa que nos preocupa también sobremanera a los socialistas, al tiempo que hay un considerando en esa directiva que nos señala claramente la necesidad de esas campañas de sensibilización dirigidas a los propietarios de los vehículos, con el objetivo de desarrollar buenas prácticas y buenas costumbres en estos escenarios. Otro aspecto importante que entendemos que también ha recogido la nueva regulación, este real decreto, es relativo a los análisis de los sistemas electrónicos de seguridad, esas posibles manipulaciones, tan conocidas en los últimos años, de componentes que pueden incidir negativamente, en lo referente a seguridad pasiva y, por supuesto, también en cuanto a afecciones al medio ambiente. En definitiva, se trata de prestar unas inspecciones técnicas que, ante todo, prioricen la calidad y la seguridad, cuenten con equipos que reflejen esos avances tecnológicos y de innovación y, por supuesto, también —no se nos olvide— con personal competente y formado, garantizando, en última instancia, la objetividad de estas inspecciones.

No lo ha comentado ningún portavoz anteriormente, pero creo que todos tenemos la responsabilidad, y fundamentalmente el Gobierno y las diferentes administraciones autonómicas, de acabar con esa imagen que muchos ciudadanos tienen de esa especie de sacapasta, hablando en términos vulgares, que supone este tipo de inspecciones técnicas. Por eso, exigimos al Gobierno que actúe de forma proactiva, porque hay una parte expositiva en esta PNL —estoy seguro de que no es el *leitmotiv* que conduce a la misma, pero también lo decía la portavoz de Ciudadanos en el debate de otra iniciativa— que evoca un cierto eco de fondo sobre la responsabilidad del conductor como causa principal del riesgo en todo accidente, y es algo que se viene repitiendo en muchas de sus iniciativas. Y puede sonarnos, señorías del Grupo Popular, a una especie de exención de responsabilidad, de no querer asumir ciertas responsabilidades en sus tareas de Gobierno y considerar que hay una serie de factores externos que son invariables a la acción del Ejecutivo y contra los que no se puede hacer nada. Pero ya digo que espero que ese no sea el *leitmotiv* de este asunto.

En lo que aquí nos ocupa, la ITV es un asunto que va más allá de esa concienciación sobre lo aquí expuesto, referido no solo a esas inspecciones que tocan cuando tocan y la obligación de pasarlas, porque también ha de haber una concienciación, una sensibilización en temas de mantenimientos habituales, como puede ser el sencillo mantenimiento de la presión de nuestros neumáticos, algo tan absolutamente crucial, o el funcionamiento de los sistemas de frenado o los sistemas de amortiguación, como ustedes han explicado, absolutamente necesarios para el uso adecuado del vehículo en las vías. Del mismo modo que hemos sabido concienciar y alertar a nuestra sociedad de los riesgos que implica el consumo de alcohol, por ejemplo, de ese carajillo o esa cerveza en la carretera, deberíamos educar sobre el mantenimiento, por ejemplo, de los neumáticos que no dejan de ser, por así decir, esos zapatos que nos permiten caminar por las carreteras sin tener miedo a tropezar en ellas.

Por tanto, ante iniciativas como esta, nos sumamos a su intencionalidad, pero exigimos al Gobierno que actúe de forma inmediata para adoptar medidas que sean mucho más notorias y explícitas.

Gracias, señor presidente.

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

— SOBRE LA ELIMINACIÓN DE UN PUNTO NEGRO ENTRE LA NACIONAL 320 Y LA CIUDAD DE GUADALAJARA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002444).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente PNL, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre la eliminación de un punto negro entre la N-320 y la ciudad de Guadalajara. Para su defensa, tiene la palabra don Pablo Bellido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 18

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

El nudo de Cuatro Caminos, en Guadalajara, debería estar al lado de la definición de punto negro, porque no hay un tramo de mayor accidentabilidad en la provincia. Si hiciésemos una encuesta entre la población de la provincia, estoy convencido de que el 90 %, al menos, diría que este es el tramo de mayor riesgo. Recientemente, una periodista, la señora Nuria Fernández, titulaba un artículo: Miedo en Cuatro Caminos, en el que describía a la perfección lo que siente cualquier ciudadano responsable que pasa a pie o en vehículo por este espacio. Se llama glorieta de Cuatro Caminos, pero podría llamarse de seis, de siete caminos, porque en ella convergen los tráficos de la N-2, desde Madrid y Zaragoza; de la N-320, desde Cuenca; de la conexión con la CM-2004, desde Chiloeches y Mondejar, y también la conexión al centro comercial más importante de la ciudad, a la zona de oficinas y de hoteles, al hospital universitario de la provincia, a dos colegios y, curiosamente, incluso, al centro de exámenes de la DGT, es decir, que este apenas está a cien metros del lugar donde más accidentes se producen en la provincia. Por tanto, en este punto de confluencia de diversos tráficos y servicios públicos de primera necesidad están prácticamente todos los riesgos. Por este lugar del que hablamos pasan diariamente, de media, 4600 peatones —hay días que pasan más del doble— y 42000 vehículos —también hay días que más del doble—, y en los últimos tres años ha habido 80 accidentes de cierta gravedad y diez atropellos en pasos de cebra en los últimos años, el último hace apenas un mes y medio, que, lamentablemente, costó la vida a una alumna del colegio diocesano.

Mientras esto sucede desde hace años en Guadalajara, ¿qué hacen las dos administraciones competentes, es decir, el Ayuntamiento de la capital de Guadalajara y el Estado? Bien poco. Recientemente, el Grupo Socialista presentó una moción en el Ayuntamiento de Guadalajara donde diagnosticaba a la perfección este problema y proponía soluciones, todas ellas muy sencillas. Fue aprobada con los votos a favor del Grupo Socialista, que lo propuso, de Ahora Guadalajara y Ciudadanos, pero el Grupo Popular, con el alcalde a la cabeza, votó en contra. Lamentablemente, en mi tierra el Partido Popular sigue la siguiente secuencia con todos los asuntos que son graves: primero, la negación del problema; después, intentar acusar a otros de que tienen la culpa; posteriormente, decir que, aunque sea cosa suya, no tiene solución, para, a renglón seguido, confundir con planteamientos que son complejos y justificar que las soluciones son muy costosas; a continuación, aprueban una solución, pero dilatan su ejecución *sine die*, y cuando, por fin, lo hacen, décadas después, se apuntan el tanto como artífices de toda solución. Y, bueno, ahora estamos en el punto cuarto y nuestra obligación es intentar que el Gobierno de España y el Ayuntamiento de Guadalajara transiten hasta el punto quinto, es decir, hasta el punto en el que se aprueben las soluciones, aun a sabiendas de que el Ministerio de Fomento tardará una eternidad en afrontar las obras que son necesarias.

Las propuestas son muy sencillas y me voy a ceñir solamente a aquellas que compete al Ministerio de Fomento. En primer lugar, hay que desviar urgentemente el acceso de la N-320 a la ciudad de Guadalajara y diversificar el encuentro con la N-II. Es fácil, no es caro, no es mucho trazado y podría resolver una parte muy importante del problema. En segundo lugar, se debe permitir que la ciudad de Guadalajara pueda unir el viario entre el cuartel de los GEO y el nuevo edificio de justicia, competencia también del Gobierno de España. En tercer lugar, se debe permitir al ayuntamiento —y se debe colaborar con él— que ejecute un nuevo viario entre el Hospital de Guadalajara y el Colegio Diocesano y la vía de servicio de la A-2 a la altura de los equipamientos deportivos de la Fuente de la Niña y la piscina Sonia Reyes. Todas estas medidas, junto con otras que garanticen la seguridad del acceso de los peatones al hospital, a los colegios y a la zona comercial, son sencillas. También habría una última medida que quizás tenga que hacer ayuntamiento: dar una salida segura desde el centro comercial a la N-320 y a la CM-2004.

Nosotros no queremos aquí señalar a los culpables por lo que está sucediendo, sino buscar soluciones. Como decía Goethe no basta con saber, se debe también aplicar; no es suficiente querer, se debe también hacer. Estoy convencido de que tanto el alcalde de Guadalajara como el Gobierno de España ya saben que existe este problema y quizá también quieran resolverlo. Por favor, le pido a los grupos políticos con representación en esta Comisión de Seguridad Vial que entre todos forcemos al Gobierno a que también haga, a que ejecute, porque actuar en este tramo en la glorieta de Cuatro Caminos puede salvar vidas humanas.

Muchas gracias.

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

A continuación para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Alfonso Candón.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 19

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

Buenas tardes, señorías. El enlace de la N-320 con la A-2, también conocido —como bien ha referido el portavoz del PSOE— como nudo de Cuatro Caminos, no está delimitado como tramo de concentración de accidentes, conforme a la normativa vigente. En cualquier caso, el ministerio está dispuesto a atender las peticiones que existen para actuar en las zonas y mejorar evidentemente, como no puede ser de otra manera, la seguridad vial.

En primer lugar, quisiera destacar que en agosto de 2017 se emitió la orden de estudio para redactar el estudio informativo de la variante de Guadalajara en la N-320, que permitirá mejorar la situación actual. En paralelo se ha empezado a mantener ya contactos con el Ayuntamiento de Guadalajara para buscar la mejor alternativa al respecto, y se ha decidido crear un grupo de trabajo que tiene como primer hito realizar un estudio de posibles soluciones para mejorar la interacción peatón-vehículo. También desde el Ministerio del Interior, porque son trabajos transversales en aquellos aspectos que sí tienen competencias por parte de la Dirección General de Tráfico, se está analizando el estado actual del trazado y de sus elementos físicos, así como las características tanto del tráfico rodado como peatonal, a fin de establecer una serie de medidas de seguridad vial encaminadas a calmar el tráfico rodado, de tal forma que permitan una convivencia más segura entre los distintos usuarios, en especial con relación a la protección de los usuarios más vulnerables. En este sentido hemos presentado una enmienda, que ya conoce perfectamente el Grupo Socialista. Esta enmienda viene a enriquecer la propuesta porque al final todos queremos seguir trabajando por el interés general y buscar soluciones, como bien ha dicho el portavoz socialista, para tener una mayor seguridad vial en esta vía.

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

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

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

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

Señorías, buenas tardes. Respecto a la iniciativa que nos trae esta tarde el Grupo Parlamentario Socialista sobre la eliminación del punto negro entre la N-320 en la ciudad de Guadalajara, quiero adelantar que el que no hayamos presentado enmiendas no significa que no nos hayamos tomado interés por esta propuesta. Vamos a votar a favor de esta proposición no de ley. Evidentemente, sabemos que este llamado nudo de Cuatro Caminos no es un punto negro, sino un agujero negro según los datos que tenemos de la siniestralidad, con informes que lo verifican. La N-320 es una carretera nacional que comunica Cuenca con Venturada, pasando por Guadalajara, a lo largo de 187 kilómetros. A su paso por Guadalajara la carretera coincide en su trazado con la A-2 durante un kilómetro, hasta la desviación de Cabanillas del Campo. Esta carretera presenta graves deficiencias, por ejemplo, en los alrededores de Sacedón y sobre todo al llegar a Guadalajara. La carretera destaca por no tener intersección al mismo nivel, ni tampoco carriles de vehículos lentos, ni preseñalización de salidas tipo autovía, ni otras medidas de seguridad destacables.

En cuanto a la siniestralidad, según el informe RACE de 2016 titulado Evaluación de la red de carreteras del Estado de Eurorap, la N-320 tiene dos de los setenta y siete tramos de riesgo elevado de nuestras carreteras. En el primero se han registrado tres accidentes graves y tres heridos graves, y en el segundo, cinco accidentes graves y siete heridos graves. Además, tienen intensidades medias diarias de entre 3000 y 7000 vehículos respectivamente. A la vista de estos datos vemos imprescindible llevar a cabo las medidas que propone la iniciativa y vamos a votar a favor de esta.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Mena.

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

Seré rápido, porque ya se han dicho muchos de los argumentos que queríamos proponer desde el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Votaremos a favor de la propuesta que plantea el Grupo Socialista porque creemos que es una búsqueda de soluciones, algo que no han hecho, por lo que parece, ni el Gobierno municipal de Guadalajara ni tampoco las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 20

administraciones competentes. Entendemos que es una propuesta que no solo va a buscar la movilidad segura en el territorio para los vehículos, sino también de los peatones porque estos han sufrido accidentes que han tenido un impacto muy grave en la vida de estas personas. Entendemos que es un punto conflictivo en un nudo territorial estratégico para la ciudad de Guadalajara con un flujo de comunicación de servicios públicos de primera necesidad, como son las escuelas y los hospitales, así como con las entradas y salidas al propio municipio. Como decía, es un punto que pone en riesgo no solo la seguridad de los vehículos, y por tanto de los conductores y conductoras, sino también la seguridad de los peatones. Por estos motivos, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea votará a favor.

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

Don Pablo Bellido, con relación a la enmienda que presenta el Grupo Popular.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: No la vamos a aceptar.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

— SOBRE LA REFORMA DEL CRUCE QUE CONFORMA LA ANTIGUA CARRETERA VIGO-MADRID CON LA SALIDA A LA AUTOPISTA AP-9, EN EL ALTO DE PUXEIROS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002478).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a debatir a continuación el 6.º del orden del día: proposición no de ley sobre la reforma del cruce que conforma la antigua carretera Vigo-Madrid con la salida de la autopista AP-9, en el alto de Puxeiros, presentada por el Grupo de Unidos Podemos.

Para su defensa, tiene la palabra doña Alejandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En el Ayuntamiento de Mos de Pontevedra los conductores se enfrentan cada vez que salen de la autopista AP-9 a una situación de alto riesgo, debido a las deficiencias que presenta el cruce que conforma la antigua carretera Vigo-Madrid con la salida a la autopista AP-9, en el alto de Puxeiros.

Son muchas las voces que en diversas ocasiones han pedido al Ministerio de Fomento que se mejore la seguridad vial en dicha intersección, puesto que adolece de una notoria mala visibilidad, factor que supone un riesgo para la conducción. Además, hay que tener presente que los vehículos suelen llegar a dicho cruce a una alta velocidad de aproximación, ya que provienen de la autopista AP-9, y además, la incorporación desde la nacional se hace desde el lado izquierdo, lo que supone más dificultad. Hay más factores, en este caso climáticos, que agravan el riesgo porque en esa zona es habitual la presencia de niebla, elemento que empeora todavía más la visibilidad. En definitiva, es un punto considerado muy peligroso, donde se concentran accidentes casi a diario.

El municipio de Mos ha demandado en diversas ocasiones la mejora de una intersección que es claramente problemática. De hecho este mismo año a mediados de marzo, y a instancias de Gañamos de Mos, el pleno de la corporación aprobó una moción para que Fomento proceda a la adecuación del cruce por donde circulan miles de vehículos cada día, dado el grado de riesgo que conlleva circular por allí. Además, no supondría una actuación demasiado cara para el ministerio, puesto que tiene en su propiedad los terrenos que están ya expropiados en el área del cruce, que serían más que suficientes para acometer esa modificación.

En conclusión, creemos que está demostrado que esa intersección es peligrosa y que debería ser objeto de interés del ministerio, ya que es una solución fácil y poco costosa que resolvería este punto negro. Por esta razón pedimos el apoyo de esta Cámara a una proposición no de ley, que es producto de las demandas de los habitantes de la zona, para que se realicen las actuaciones de mejora en ese cruce. Vamos a aceptar la enmienda del Partido Socialista, que pide que se establezca una comisión técnica para valorar cuál sería la mejor solución.

Gracias.

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

A continuación para la defensa de la enmienda, por el Grupo Socialista, tiene la palabra doña Dolores Galovart.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 21

La señora **GALOVART CARRERA**: Hemos presentado una enmienda de adición porque no tenemos claro que la propuesta del Grupo de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea sea la opción más óptima para abordar la problemática en este punto negro. Por eso, se insta al Gobierno para que a través de los técnicos de la Dirección General de Tráfico se lleven a cabo las actuaciones necesarias, tendentes a atajar el problema de seguridad vial existente en este tramo, en ese punto negro.

Gracias.

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

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

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

Señorías, hace un momento un portavoz del Grupo Confederal de Unidos Podemos calificaba una de nuestras iniciativas —la que defendía la señora Blanco, que creo que era perfectamente acorde con la finalidad de esta Comisión— como cubrir el cupo. Me ha pisado el calificativo que iba a dedicar una vez más a este tipo de iniciativas, como la que ahora acabamos de escuchar. Entonces le cambiaré el apellido, le vamos a llamar iniciativas de trazados y asfaltados. Aunque llevamos debatidas unas cuantas en la vida de esta Comisión —sin querer entrar a valorar los criterios de la Mesa, es mi opinión personal—, creemos que trazados y asfaltados quizás tengan mejor encaje en otro lugar.

Entrando en el asunto que nos plantea el grupo proponente, si ya era una iniciativa ambigua en sí y tenía algunas imprecisiones, al aceptar la enmienda del Grupo Socialista la empeora todavía más. Por otro lado, esto no es nada extraño y sigue una táctica política. Si esta misma enmienda la hubiera presentado el Grupo Popular, yo les adelanto que no hubiera sido aceptada por el grupo proponente. Son cosas de la vida que pasan, pero que cada vez la gente va entendiendo mejor. En primer lugar, esta enmienda que presenta el Grupo Socialista habla de que los técnicos de la Dirección General de Tráfico deben estudiar algo que es competencia del Ministerio de Fomento. Es el Ministerio de Fomento, precisamente a través de la Dirección General de Tráfico, el que tiene un sistema de gestión de seguridad vial, el que tiene este sistema para analizar y hacer un seguimiento de la accidentalidad de forma periódica e identificar los problemas, el que ve qué carencias de seguridad concretas hay y el que define las actuaciones concretas de mejora de esa infraestructura. Por tanto, la Dirección General de Tráfico en este caso —perdónenme la expresión— poco pinta.

En segundo lugar, cuando habla de punto negro se refiere a lo que técnicamente se llaman tramos de concentración de accidentes. Fíjese qué curioso que según la Dirección General de Carreteras y el organismo al que acabo de referirme este punto negro o tramo de concentración de accidentes al que se refieren no existe en este tramo de la N-120. En este trayecto, al que se refiere la proposición no de ley, no hay ningún tramo que tenga este calificativo. Por tanto, aceptar esta enmienda es todavía introducir más confusión.

No obstante, y a pesar de todo ello, no queremos darles a ustedes la baza de la demagogia que también utilizan. No vamos a votar en contra de esta iniciativa, pero supongo —después tendrá oportunidad la ponente de la iniciativa de decirlo— que no aceptarán nuestra enmienda. Creo que nuestra enmienda era mucho más amplia de lo que pretende la propuesta inicial. Si la propuesta inicial dice —y leo textualmente— que se insta al Ministerio de Fomento a realizar actuaciones para mejorar la seguridad vial en el cruce que conforma la antigua carretera, etcétera, nosotros proponíamos instar al Gobierno a que se siga atendiendo de forma continua la conservación ordinaria y la mejora de la seguridad vial de todo este tramo de carretera, no solamente del cruce. No sé la alergia a estas enmiendas de dónde proviene, en todo caso, algún día se vacunarán. **(Aplausos)**.

Muchas gracias.

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

Únicamente quiero aclarar una reflexión que ha hecho respecto a los criterios de calificación que utiliza la Mesa. En su momento la Mesa ha llegado a contestar a los criterios de calificación de la Mesa de la Cámara, precisamente cuando se ha intentado en algún momento que debatiéramos iniciativas que nada tenían que ver con la seguridad vial. Después de las reflexiones del señor García Díez, que conozco hace años y me merece el máximo de los respetos, he tenido oportunidad de revisar la exposición de motivos de esta iniciativa en cuestión y en repetidos momentos del texto figura el concepto de seguridad vial. El grupo proponente indica que son unas actuaciones tendentes a reducir

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 22

el riesgo y a mejorar la seguridad vial. Por tanto, esta Mesa entendió que la materia era objeto de nuestro debate.

Muchas gracias.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Señor presidente, sin ánimo de polemizar con la Presidencia, a la que conozco desde muchos años y aprecio, si revisa mis palabras en el *Diario de Sesiones* he dicho que, sin entrar a enjuiciar el criterio de la Mesa, era una opinión personal.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Habiendo defendido, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor García Díez la enmienda y habiendo establecido la señora Fernández el criterio respecto a las enmiendas aceptadas, para concluir el debate tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor Clemente.

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

Quiero fijar la posición de mi grupo, pero permítanme que me desvíe un poco del orden porque coincido con el señor García Díez, ya que esto parece Fomento 2.0. Pero siempre que sirva para algo, yo lo veo bien.

La iniciativa que nos trae el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea sobre el cruce en la AP-9, en el alto de Puxeiros, hace más una reflexión sobre qué es la autopista que sobre los accidentes que se vienen produciendo periódicamente en la zona. Por ejemplo, quiero citar uno que sucedió el pasado 28 de septiembre en el túnel del alto de Puxeiros que provocó retenciones de varios kilómetros en la AP-9, o el que sucedió el pasado 27 de enero en la salida de Vigo, cuando se registraron dos accidentes, en uno de los cuales resultó herido un motorista. Tratándose la AP-9 de uno de los ejes vertebradores del territorio gallego, desde Ciudadanos consideramos imprescindible el adecuado mantenimiento de la infraestructura viaria, sobre todo teniendo en cuenta que no existe ninguna vía de alta capacidad alternativa. Más allá de focalizar esa actuación puntal sobre el cruce, ya ha adelantado la ponente que va a aceptar la enmienda del Grupo Socialista. A nosotros todo lo que sea una comisión técnica dependiente del Ministerio de Fomento nos viene bien, nos parece adecuado. De hecho hemos presentado varias iniciativas de evaluación y todo lo que sea despolitizar órganos de decisión nos parece perfecto. Por ello, vamos a votar a favor de esta iniciativa.

Gracias.

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

— RELATIVA A LOS GRAVES PROBLEMAS DE SEGURIDAD VIAL EN LA A-55, VIGO-PORRIÑO, Y ELIMINACIÓN DE PEAJES EN LA AP-9 VIGO-TUI COMO SOLUCIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002479).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al punto 7.º del orden del día: proposición no de ley relativa a los graves problemas de seguridad vial en la A-55, Vigo-Porriño, y eliminación de peajes en la AP-9 Vigo-Tui, presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Fernández.

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

Esta iniciativa que presentamos afecta a la AP-9, y por tanto, habría que anunciar el marco general porque defendemos, como es sabido, que la AP-9 debería de estar libre de peajes en su conjunto, además de transferida a la Xunta, ya que fue más que amortizada. Después, fue regalada a una concesionaria que en vez de permitir que esta autovía funcionase como una arteria que vertebrase el país, en este momento está siendo utilizada única y exclusivamente como expolio a las clases populares. Como esta iniciativa que nosotros presentamos sobre la AP-9 está siendo permanentemente vetada por el Gobierno, nos vemos en la necesidad de plantear este debate por tramos. Tenemos que ir a una fragmentación del debate, precisamente porque este Gobierno impide debates generales. Es una pena.

En este caso concreto pedimos que se libere de peajes el tramo de la Autopista del Atlántico AP-9 entre Vigo y Tui que discurre paralelamente a la A-55 Vigo-Porriño. Pedimos la liberalización de este tramo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 23

de forma urgente, en primera instancia, porque es el tramo más peligroso del Estado. No lo digo yo sino el estudio de Automovilistas Europeos Asociados, que dice que es el tramo más conflictivo de toda la red de carreteras del Estado, así como el informe de Fomento de 2013, que señala que es el tramo con más accidentes. En quince kilómetros concentra ocho puntos de concentración de accidentes. Hay una media de más de cien accidentes al año y evidentemente la solución que está intentando buscar Fomento no es la más adecuada porque han instalado diez radares en ese tramo; es decir, diez cámaras en una autovía por donde hay que circular a 60 kilómetros por hora pero donde sigue habiendo este número de accidentes. Por tanto, esta no es la solución.

Hay que analizar la raíz del problema para poder llegar a la solución. El problema principal es un problema de trazado, no es un problema que se resuelva poniendo radares. El problema es que el trazado de esta autovía fue concebida como un desdoble de la carretera nacional. Por tanto, tiene unas consecuencias nefastas tanto en la afectación a nivel urbanístico, ya que era una nacional que atravesaba un ayuntamiento y ahora se ha convertido en una autovía que separa en dos el Ayuntamiento de Mos, como en la generación de un problema de habitabilidad. Como fue concebida como un desdoblamiento, las casas están completamente pegadas a esta autovía y genera problemas de ruidos y de habitabilidad. Asimismo, existe un agravante a este trazado nefasto porque concentra un gran flujo de vehículos, ya que es la salida de Vigo tanto hacia Ourense y Madrid como hacia Portugal. Además, está el agravante de que es una zona donde suele haber muchas nieblas. Por tanto, hay que analizar que el problema tiene que ver con el trazado. La única solución pasa por la alternativa de trazado que ya está construida y que es la AP-9.

No vamos a aceptar la enmienda del Partido Popular porque nos dice que van a seguir con la ejecución de obras, que van a seguir mejorando el asfaltado —chapa y pintura—, cuando es un problema estructural de trazado. Lamentamos que no entiendan que es un problema de fondo y, sobre todo, que es un problema estructural. No se puede ir por la AP-9, dado que el Partido Popular cuando ya estaba más que pagada decidió seguir prorrogando la concesión a Audasa. Por tanto, no vamos a aceptar esa enmienda de mejora del asfalto. También quiero recordarle al Partido Popular que las obras de esa A-55 llevan paralizadas meses. Ustedes han dejado la señalización, lo cual está provocando más accidentes, pero las obras siguen sin hacerse. Quiten la señalización o bien acaben las obras, porque están generando más inseguridad vial con lo que están haciendo.

La alternativa sí que existe, es la AP-9. El problema es que tiene unos peajes carísimos que la mayoría de la gente no puede pagar. Esto genera que la AP-9 vaya vacía, mientras que la A-55 con lo peligrosa que es sigue concentrando todos esos accidentes, que llegan a ser de un accidente al día según dicen los datos del servicio de emergencias. Nos están condenando a tener accidentes por no poder pagar los peajes abusivos de la AP-9. Nuestras vidas no pueden ser el negocio de nadie, por eso creemos que la única alternativa tiene que pasar por la liberalización de ese tramo de peaje.

En cuanto a las enmiendas, ya he dicho que no vamos a aceptar la del Grupo Parlamentario Popular. Nos alegra bastante que la posición de Ciudadanos, que hasta ahora se había posicionado con el Partido Popular al respecto de la negación de la transferencia del rescate a la AP-9, haya cambiado. Es una sorpresa grata esta modificación de su postura y, por tanto, vamos a aceptar esta enmienda. Esperamos que mantengan esta posición de cara al mañana. Asimismo, vamos a aceptar la enmienda del Partido Socialista, aunque creemos que es una enmienda un poco despistada porque plantea la salida sur tanto ferroviaria como de carretera para automóviles. Ese debate se dio hace años, ya hay una alternativa que es la AP-9. Estaríamos hablando de desdoblar una carretera que ya existe, por eso digo que es una enmienda un tanto despistada. Lo que sí que vamos a aceptar es la salida sur ferroviaria, porque estamos de acuerdo en que es una necesidad para toda la zona de Vigo, tanto para la continuidad del eje atlántico para Portugal como por la necesidad de complementar ese eje atlántico con un tren de cercanías para la zona sur del área metropolitana de Vigo.

Gracias.

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

A continuación para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Clemente.

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

Nuestra posición inicial a la proposición no de ley relativa a los graves problemas de seguridad vial en la A-55, Vigo-Porriño y la eliminación de peaje en la AP-9 Vigo-Tui como solución, que presenta el Grupo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 24

Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, era una abstención, puesto que nosotros ya presentamos una iniciativa parecida. En esos términos hemos presentado la enmienda, pero ya la ponente ha dicho que la va a aceptar. Por tanto, el resultado final será una transaccional. La enmienda que presentamos nosotros es bastante extensa y no voy a leerla, pero me gustaría decir que tratándose la AP-9 de uno de los ejes vertebradores del territorio gallego, como he dicho anteriormente, no consideramos justificable que los gallegos tengan que hacer frente a unos costes tan elevados, sobre todo teniendo en cuenta que no existe ninguna vía de alta capacidad alternativa. Por eso, presentamos una proposición no de ley hace tiempo en la Comisión de Fomento, porque consideramos que era donde había que presentarla. En ella pedíamos, entre otras cosas, que el Gobierno presentara a la concesionaria una oferta de reestructuración de los peajes en el tramo de la autopista AP-9 entre Vigo-Tui y otra serie de asuntos que iban relacionados con este tramo de alta conflictividad.

Mi grupo votará a favor, puesto que gran parte del texto de nuestra enmienda ha sido recogida en una transaccional. Bienvenida sea la aportación de otro grupo.

Muchas gracias.

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

Para la defensa de la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Galovart.

La señora **GALOVART CARRERA**: Gracias.

A las siete y cuarenta y cinco de hoy se ha producido un accidente grave en el kilómetro doce de la A-55 y minutos después, dos kilómetros antes, ha habido un choque por alcance con tres vehículos implicados que habían aminorado la marcha por el primer suceso. La única ocupante del turismo ha resultado herida grave por causa de la curva. Asimismo, cuatro personas tuvieron que ser trasladadas después de una colisión a la altura del punto kilométrico diez en la autovía Vigo-Porriño en Mos, donde se suceden los accidentes en especial en los días de lluvia. El accidente provocó un colapso absoluto de la circulación. Las noticias periodísticas leídas sobre la alta siniestralidad de la A-55 Vigo-Porriño constituyen solo una muestra de la triste letanía que desde el origen de dicha autovía seguimos sufriendo los vecinos y vecinas de los municipios de Vigo, Mos y Porriño, así como también los profesionales del volante: transportistas, taxistas y profesores de autoescuela. Todos estamos preocupados y hartos ante una situación que se repite desde hace años. Así resulta que este año la peligrosidad de la A-55 a su paso por Mos revalida su posición de seguir siendo el tramo más conflictivo de la red de carreteras del Estado.

En definitiva, se trata del tramo con más accidentes y víctimas de las carreteras españolas. No es un invento, es un dato objetivo que ha sido aportado por el último estudio de octubre de 2017 de Automovilistas Europeos Asociados, AEA, que viene a ratificar un informe de Fomento correspondiente a 2013, donde se establecía que se trataba del tramo con más accidentes de la red de carreteras de España. Decía que el tramo se revalida como punto negro porque según la AEA el índice de peligrosidad medio ha aumentado en varios puntos, ya que de 97,1 se ha elevado a 110,2, contabilizándose de 2011 a 2015 un total de 110 accidentes que dejaron 189 víctimas. En este sentido, los servicios de emergencia han puesto también de manifiesto el grave problema que padece el vial. En 2016, en un solo mes, atendió a más de treinta siniestros, la mayor parte concentrados en dos tramos: el punto kilométrico doce, el de la curva de Los Molinos, y el punto diez, el de las curvas de Tameiga. Este es el triste balance de las llamadas sinuosas curvas de Mos.

El mal trazado de la autovía, la climatología de la zona con nieblas y lluvias y el gran número de usuarios hacen imposible la solución de ese gravísimo problema de seguridad mediante medidas paliativas como las adoptadas hasta ahora: pequeñas reformas, radares fijos, límites de velocidad a 60 kilómetros/hora, luces reflectantes, señalización de concentración de accidentes. Así nos encontramos con que esta autovía sigue sumando y sumando accidentes, con que la peligrosidad de los puntos negros se ha agravado y con que en poco tiempo el índice que mide el riesgo ha crecido. ¿Hasta cuándo vamos a seguir con esta sangría vial? En las manos del Gobierno está la obligación y la responsabilidad de cortarla. También nos preguntamos: ¿tiene sentido hacer una autovía para ponerla después a 60 kilómetros/hora y llenarla de radares; una autovía que además recibe 51 200 vehículos diarios que se desplazan entre Vigo y las áreas industriales de Mos y O Porriño y hacia Portugal y Madrid?

Así las cosas y como consecuencia de lo expuesto, entendemos que es necesario buscar soluciones eficaces y de fondo, yendo más allá de lo que se ha hecho hasta ahora. A estos fines mi grupo propone dos alternativas a la siniestralidad del tramo y los problemas de acústica que se producen en Mos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 25

La primera alternativa que propone en su PNL el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y que aceptamos desde ya, es dejar sin peaje el tramo de la AP-9 Vigo-Tui, como reclaman los ayuntamientos de Mos y Porriño. Obviamos la explicación de esta alternativa, puesto que mi compañera del grupo proponente lo ha hecho correctamente. La segunda alternativa es la continuación de los trámites administrativos y técnicos necesarios para afrontar la construcción de la conocida como salida sur ferroviaria de Vigo desde la estación de Urzáiz, punto donde se entroncaría el tramo Vigo-Porriño mediante un túnel bajo Puxeiros y la realización de la variante de Porriño, con desvío, eso sí, del paso del tren por el centro, potenciando así el eje de comunicación con Portugal. Esta segunda opción que reduciría el tráfico por la AP-9 y por la A-55, que es la enmienda que presentamos, ha sido aprobada por unanimidad en el Parlamento de Galicia mediante una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista. Quiero decir también a mi compañera que no me he despistado, ha habido un error material. Por lo tanto, no pretendemos una salida sur por carretera, sino simplemente una salida sur ferroviaria de Vigo. Como decía, esta segunda opción ha sido aprobada por unanimidad en el Parlamento gallego mediante una PNL de mi grupo en Galicia. Ahora en esta Comisión también esperamos que la enmienda sea aprobada por unanimidad de todos los grupos políticos aquí presentes.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

El señor **FOLE DÍAZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, el objetivo de esta PNL como única propuesta es liberar de peajes el tramo de la autopista del Atlántico AP-9 entre Vigo y Tui que discurre paralela a la A-55, por los diversos motivos que han expuesto los compañeros que me han precedido en el uso de la palabra. Voy a ser lo más breve posible e intentar aclarar en cuatro puntos las incoherencias que plantea esta propuesta del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. En la exposición de motivos existen numerosas referencias a actuaciones realizadas por el Ministerio de Fomento en estos últimos años. Imaginamos que estos últimos años son los del Gobierno del Partido Popular, radares y cámaras cada kilómetro. Efectivamente, no estamos diciendo que no se esté intentando solucionar y atajar los problemas de seguridad. Ya es significativo que su grupo reconozca que se han tomado medidas, cuando su mensaje habitual es no, no, no se ha hecho nada. Con esta exposición de motivos y este reconocimiento dejan claro que sí se han hecho muchas cosas. Estamos totalmente de acuerdo en la necesidad de acometer definitivamente este problema en el tramo Mos-Porriño-Vigo. Pero quisiera saber por qué en el año 2007, en el que se presenta una PNL en el Parlamento de Galicia gobernando el Partido Socialista en el Gobierno central y en la Xunta de Galicia, no se hizo nada en su momento; un momento de bonanza económica y no como ahora que siempre tenemos que estar con los presupuestos por delante para atajar o acometer cualquier tipo de iniciativa. Ustedes votaron en contra de esto, ¿lo sabían los proponentes? Entonces gobernaban ellos o sus antecesores en los partidos políticos.

Fíjese si esto es importante para el Grupo Parlamentario Popular, que por primera vez se ha creado en diciembre de 2016 una comisión bilateral Xunta de Galicia-Ministerio de Fomento para compartir, decidir y acordar todas las decisiones de gestión de la AP-9 en su conjunto, y no se impiden los debates generales, sino que se amplían. Evidentemente, estamos hablando de dos administraciones con competencias en el asunto, que quieren ampliar el debate a todos los grupos presentes en cada una de las administraciones y en el Parlamento. En ese ámbito creemos que se debe centrar este asunto. Según ustedes, los proponentes, es mejor —literalmente— abordar de forma separada las distintas problemáticas en torno a la AP-9. Sin embargo, después dicen que están de acuerdo en que en todo el conjunto de la AP-9 se tomen las mismas decisiones de liberalización del peaje. Creemos que esto no haría más que entorpecer, dificultar o demorar las posibles soluciones a este conflicto. No es el único punto negro de accidentes. ¿Se imaginan una comisión o una reunión para cada uno de ellos como plantean en esta propuesta? ¿Se imaginan abordar con cada ayuntamiento afectado, de forma individual, las distintas problemáticas que puedan tener? Creo que eso más que ayudar es enredar, que es lo que parece que plantea el grupo proponente. Recuerdo que sus compañeros de partido, antes en otras formaciones, llamaban a la AP-9 a *navallada*, la navajada —vamos a traducir por si no lo entienden algunos—, porque iba a dividir Galicia en dos territorios, hoy es vertebradora. Bienvenidos a la vertebración que en su momento se planteaba con la construcción de la AP-9. Nosotros creemos por el contrario que este asunto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 26

debe asumirse de una forma integral para todos los problemas de mejora de la AP-9. Asunto que, como decía, está siendo tratado en la comisión bilateral Xunta de Galicia-Ministerio de Fomento.

Por otro lado, las alegaciones de Ciudadanos van en esta línea de tratar de arreglar y solucionar todos los problemas en su conjunto. Ustedes han aceptado la enmienda de Ciudadanos y, sin embargo, no aceptan la del Grupo Parlamentario Popular; como decía mi compañero respecto al punto anterior, simplemente porque es del Grupo Parlamentario Popular y no por otra cosa. Si ustedes están decididos a solucionar problemas y no a solucionar la visibilidad de su actividad parlamentaria, acepten esta enmienda del Grupo Parlamentario Popular para transmitir a los vecinos de Mos, Porriño y Vigo, la confianza de que todos los grupos estamos trabajando de forma conjunta y priorizando su seguridad. Como decía, han aceptado la enmienda de Ciudadanos cuyos puntos se van a debatir casi con toda seguridad en esta comisión bilateral, y en el punto anterior se ha aprobado una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista para crear una comisión. Señorías, ustedes mismos han visto necesario crear una comisión en el punto anterior; aquí ya está creada una comisión a la que remitir esta propuesta que va a solucionar los problemas de la AP-9.

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

El señor **PRESIDENTE**: Hemos concluido el orden del día, en un momento procederemos a las votaciones. La primera proposición no de ley se votará en función de una transaccional que todavía no tenemos en la Mesa. Lo mismo sucede con la segunda proposición no de ley. La siguiente proposición se votará por puntos. Las proposiciones de los puntos cuarto y quinto se votarán en sus términos. Ahora haré balance con el señor letrado, pero, por favor, señora Fernández, ¿tiene ya la transaccional de la proposición no de ley número siete?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, estamos elaborando una transaccional con las enmiendas de Ciudadanos y el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto.

Si está todo en orden, las transaccionales en la mesa y la votación clara, podemos comenzar. La primera proposición no de ley relativa a los guardarraíles, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, se vota en los términos de la transaccional que se ha entregado a la Mesa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Por lo tanto, queda aprobada la proposición no de ley en cuestión.

Votamos la proposición no de ley sobre el incremento de la seguridad en el motociclismo, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, que se vota en función de la transaccional que conoce la Mesa.

Efectuada la votación, dijo

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

Ahora vamos a proceder a votar la proposición no de ley que figura como punto 3.º del orden del día, relativa a radares de tráfico en la provincia de Málaga, que si no lo he entendido mal en el debate, vamos a votar por puntos.

La señora **TUNDIDOR MORENO**: Eso era lo que proponía el Grupo Parlamentario Popular, pero no hemos aceptado.

El señor **PRESIDENTE**: No lo aceptan. Por tanto, se vota en su conjunto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la iniciativa en los términos sometidos a debate.

Pasamos a votar el punto 4.º del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a los efectos de la adopción de medidas para mejorar las condiciones en las que circulan los vehículos por nuestras carreteras. Se vota en sus términos.

El señor **GAMAZO MICÓ**: El resultado de la votación anterior, ¿cuál ha sido?

El señor **PRESIDENTE**: Según me ha dicho el letrado, 20 votos a favor y 14 en contra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 379

22 de noviembre de 2017

Pág. 27

El señor **LETRADO**: Es que hay un solo representante del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **GAMAZO MICÓ**: ¿Y ha votado o no ha votado?

El señor **LETRADO**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, ha habido 20 votos a favor, 14 en contra; queda aprobada la iniciativa. Por tanto, pasamos a votar la proposición no de ley que he leído anteriormente en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; abstenciones, 8.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la iniciativa.

Votamos la proposición no de ley sobre la eliminación de un punto negro entre la N-320 y la ciudad de Guadalajara que, como no tenía enmiendas, se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley que figura como 6.º punto del orden del día, que hace referencia a la reforma del cruce de la antigua carretera Vigo-Madrid con la salida a la autopista AP-9, en el alto de Puxeiros. Se vota con la incorporación de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tal como expresó la portavoz del grupo proponente.

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

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

Votamos la proposición no de ley que figura como 7.º punto del orden del día, a propuesta del Grupo Parlamentario Confederado Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, en relación a la seguridad vial en la A-55, Vigo-Porriño, y eliminación de peajes en la AP-9 Vigo-Tui como solución, tal y como ha resultado al incorporar las enmiendas del Grupo Parlamentario Ciudadanos y el Grupo Parlamentario Socialista al texto propuesto inicialmente.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la iniciativa.

En relación con la jornada del 11 de diciembre que comienza a las nueve y media de la mañana hasta las doce y media, ya tenemos la sala asignada. En principio nos han asignado esta misma sala, Pérez Llorca, dependerá del número de personas que asistan, pero yo les mandaré un correo con el programa que me remita Mar Cogollo y he reclamado un espacio para los grupos parlamentarios. Ya que les recibimos en nuestra casa, creo que es bueno que los grupos parlamentarios estén presentes y hagan oír su voz.

Muchas gracias. Se levanta la sesión.

Eran las seis y veinte minutos de la tarde.