



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 510

Pág. 1

## SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 15

celebrada el martes 24 de abril de 2018

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

- Sobre la necesidad de delimitar travesías urbanas o tramos urbanos en la Red de Carreteras del Estado en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002382) ... 2
- Sobre la renovación y rehabilitación del permiso de conducir. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002581) .. 6
- Sobre medidas del paso de vehículos en el municipio de Castellanos de Moriscos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002601) ..... 10
- Relativa a replantear la estrategia en materia de tráfico para reducir los accidentes. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002751) ..... 12
- Relativa a garantizar la iluminación de las infraestructuras de alumbrado asociado a las autovías que atraviesan Cantabria. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002846) ..... 16
- Relativa a reforzar el compromiso con y por la educación vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003112) .. 20

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 2

— Relativa a la implantación de un sistema específico para alcohol y drogas en la Dirección General de Tráfico. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001634) .....	23
Debate y votación de solicitud de creación de la subcomisión de movilidad sostenible. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 158/000048) .....	28
Votación de proposiciones no de ley .....	32
Votación de solicitud de creación de subcomisión .....	33

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. En primer lugar, quiero pedir disculpas a la Comisión por el retraso, que ha sido debido a un problema de índole doméstica, llamémosle de conciliación; no he podido llegar a en punto. En cualquier caso, tal y como habíamos hablado en la reunión de la Mesa, la proposición no de ley del Grupo Ciudadanos, que nos había pedido que por razones de agenda de la portavoz fuera la última en el orden del día, así se ha hecho, y por lo tanto creo que en ese aspecto hemos cumplido nuestro compromiso.

También he de comentar a la Comisión que, tal y como acordaron Mesa y portavoces en relación con que el acto cuyo título es *De la visión cero al objetivo cero, el liderazgo global en la mejora de la seguridad vial*, para el que habíamos solicitado sala a la Cámara al objeto de celebrar esa reunión en el mes de diciembre, ya se ha comunicado que la fecha será el 10 de diciembre, y ya los servicios de la Cámara han tomado nota de ello.

Igualmente tenía interés en señalar anticipadamente que la próxima reunión de Mesa y portavoces de la Comisión se celebrará en la semana del 16-17 de mayo, por cuanto tenemos Comisión prevista el día 23 de mayo. Creo que el 16 de mayo es martes, justo después del puente, hay actividad de Pleno prevista, y en función de cómo quede configurado el Pleno, podría aprovecharse quizá la sesión de la mañana. No sé si arrancaremos el martes por la tarde o por la mañana para encajar Mesa y portavoces de la manera que ocasione el menor trastorno a sus integrantes, por aquello de viajes y demás. Si alguien tiene alguna objeción que yo pueda administrar, causando el menor perjuicio a las agendas de los integrantes, yo lo manejaré para tener Mesa justo una semana antes de la previsión de la Comisión, que es el 23 de mayo.

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE LA NECESIDAD DE DELIMITAR TRAVESÍAS URBANAS O TRAMOS URBANOS EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002382).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la primera proposición no de ley que figura en el orden del día, que es aquella presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, y para su defensa tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Se preguntarán por qué presentamos esta iniciativa solo para el caso concreto de Galicia. Porque la forma de asentamiento y ordenación del territorio tiene una serie de particularidades en el caso gallego que agravan el problema de seguridad vial en las carreteras nacionales. Por un lado, está el tipo de asentamiento característico en Galicia, que tenemos una forma de organización del territorio mucho más compleja, caracterizada por la aglomeración y con procesos de difusión periférica, que viene producido por un modelo tradicional de asentamiento de pequeñas células de población, y quiero enseñarles un plano, porque a veces son más explícitos que las palabras. **(Muestra un documento)**. Este es el plano de superficie de asentamientos, es una realidad histórica de una forma de asentamiento tradicional muy diferenciada. A esto hay que añadirle un proceso de industrialización tardía, que supuso un atraso en la urbanización respecto al contexto europeo y que condicionó la continuidad de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 3

un cuadro territorial rural en base al que se ha ido densificando. Esta urbanización más tardía se da junto con el proceso de introducción masiva del vehículo. Esto genera que la linealidad de la carretera produzca una urbanización lineal a través de esta.

Hay un geógrafo portugués que explica esta realidad, que es igual en el norte de Portugal como en el caso gallego, lo denomina el fenómeno a *rua da estrada*, que esto traducido al castellano sería la calle de la carretera. Y es que esta realidad, este fenómeno es uno de los elementos más legibles de la estructura de urbanización extensiva que se da en el caso gallego, donde esta *rua da estrada* permite que los usos se entremezclen, mezclando viviendas, restaurantes, tiendas, fábricas, por lo tanto se abandona la lógica de centro nucleado para convertirse en una línea, en una especie de carretera mercado, y eso ha generado una serie de confusión en cuanto a la movilidad y a los movimientos locales, donde se mezclan camiones, vehículos, peatones, es una carretera demasiado lenta para quien quiere pasar por ella al atravesar largas distancias y demasiado rápida para quien allí la habita. Y en este caso la carretera nacional no es una infraestructura de movilidad entre núcleos urbanizados, que sería donde se producirían los otros usos, sino que estas se convierten en la infraestructura que genera de por sí el proceso de urbanización. Y esto genera un problema de gobernanza, porque en las ciudades que están organizadas a través de la consolidación de uno o varios núcleos se produce cierta estabilidad y la regulación es más sencilla, los mecanismos de planeamiento actuales permiten ordenar y regular las travesías urbanas de forma más sencilla. Sin embargo, cuando la carretera nacional no supone un hecho puntual que entra en contacto con el espacio consolidado, sino que es generador de la propia urbanización, se genera un problema de gobernanza por el gran número de agentes implicados, y lo normal en este caso sería que tuviéramos competencias plenas en cuanto a la gestión de las carreteras, de forma que pudiéramos dar una respuesta a nuestra realidad específica, pero ya que existe una negativa sistemática por parte del Gobierno a descentralizar competencias, me gustaría aquí hacer un paréntesis, se descentralizan competencias o la gestión del Estado del bienestar, pero no hay para nada ningún tipo de descentralización en cuanto a la competencia de infraestructuras, que es precisamente una de las claves para establecer y perpetuar lógicas de desigualdad espacial, que en el caso del Estado español se produce claramente mediante ese modelo radial centrado en Madrid, que ha sido así desde hace siglos y que tiene su mayor expresión en el modelo de alta velocidad que se sigue gestionando.

Y ya que se niegan a darnos competencias en esta materia, por lo menos debería estudiarse esta realidad de forma específica, de forma que se dé respuesta a esos problemas de seguridad vial que genera, problemas también de calidad del espacio público, ya que no es solo una carretera, sino que es el espacio que habitan a diario muchos vecinos de estas *ruas da estrada*, y es evidente que son los ayuntamientos los principales responsables de gestionar los espacios urbanos, pero ante la necesidad de reestructurar el conjunto de estas infraestructuras y el número de agentes que ello conlleva, resultaría de una gran ayuda tener una estrategia conjunta, que se debería establecer no tanto como un gran diseño, sino más bien a través de programas que permitiesen reconfigurar estos espacios sin que se produjesen rupturas financieras. Para esto lo más urgente es comenzar con el análisis de la situación, que es principalmente lo que presentamos en esta iniciativa; es un problema que no se ha abordado para nada en las últimas décadas, que hasta los años ochenta las carreteras del Estado se gestionaban a dos niveles, el de la Administración central y el de las diputaciones provinciales, corporaciones locales y otras entidades, después sí que se trasladaron competencias a las comunidades autónomas en los años ochenta, pero no se ha hecho efectiva otra forma de gobernanza de estas carreteras, sí que se habla por ejemplo en la Ley de Carreteras 37/2015, de acuerdo con el artículo 46, de que tiene la consideración de travesía urbana la parte de la carretera en que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambos márgenes, y un entramado de calles conectadas con aquella al menos en una de sus márgenes. Esta consideración que se da en la Ley de Carreteras creemos que resulta insuficiente para que esté en relación, que sea útil en relación con realidades más complejas, como es en este caso. En casos de urbanización lineal, de ciudad alargada los patrones de densidad media, homogeneidad o de perímetros claros propios de una ciudad histórica son insuficientes.

Por eso creemos que es necesario marcar unas líneas de proyecto que den sentido de estructura, de malla, de soporte, que analice la nueva formación de zonas de condensación, los grados de urbanización, uso y actividades que se soportan a lo largo de esta infraestructura. Pido por ello que pongan voluntad política para poder solucionar este grave problema de seguridad vial, que a veces se habla en esta Comisión del problema de plantear —acabo ya, señor presidente— una suma de iniciativas centradas en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 4

casos específicos de carreteras, lo que traemos aquí es un análisis estratégico para el conjunto de una realidad específica que creemos que es importante.

En cuanto a las enmiendas, la del Partido Popular, que dice que van a seguir trabajando en ella, no podemos aceptarla porque no hay nada empezado para poder decir que se está trabajando en ello, más bien creo que se está entorpeciendo, por ejemplo, en casos como el veto a la transferencia de la AP-9, que supone la imposibilidad de circular gratuitamente por la columna vertebral de nuestro país, y que está generando un conflicto mucho mayor en la Nacional 550, por la que pasa en paralelo, porque es la que la gente tiene que utilizar ante el abuso en los peajes por parte de Audasa.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra don Tomás Fole.

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

Quería empezar diciendo que desde el Grupo Popular sí estamos de acuerdo con lo que en principio parece que recoge en espíritu esta proposición no de ley, otra cosa son las formas o fórmulas que quiere el Grupo Podemos, el grupo proponente llevar a cabo para esta serie de peticiones que en la PNL solicita. Es cierto que estamos acostumbrados a que quizá un grupo oiga campanas, no sepa dónde y presente una PNL. Yo creo que hay que estudiar un poco más las cosas, hay que traerlas más trabajadas, hay que leer las leyes que rigen precisamente lo que la PNL pretende. Y en ese espíritu de apoyo y de consenso me gustaría hacer una serie de aclaraciones a lo que el grupo proponente plantea en la PNL.

La propia proposición contempla en su exposición de motivos evitar conflictos competenciales y habla también de cesiones gratuitas a ayuntamientos, a lo que quisiera hacer una especial mención posteriormente. Hace referencia también al artículo 46 en lo que es el concepto de travesía, al artículo 47 en lo que se entiende por tramos urbanos, que es una definición clara, y está muy clara y muy especificada en la propia ley, y hace también referencia en el artículo 48 a los estudios, pero parece que no se ha leído la orden del Ministerio de Fomento, la FOM/3317, de 2010, donde precisamente en relación con los estudios pone que tienen que ser estipulados de una forma que desarrollen y optimicen los trazados, minimizando los costes, las alternativas que cumplan también requisitos funcionales y medioambientales, también adaptados a criterios de sostenibilidad financiera actual y futura. Para aquellos que no lo contemplan estamos haciendo estudios de multitud de kilómetros de todas las vías de ámbito estatal, que como bien dice la PNL ya están en muchos casos en un tramo totalmente urbano.

Respecto a los puntos que ponen sin embargo no hace mención, y perdone, al artículo 49 de esta propia ley, donde pone: entregas a los ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras, y leo literalmente: Las carreteras del Estado o tramos determinados de ellas se entregarán a los ayuntamientos respectivos en el momento en que se adquiera la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá o a instancia del propio ayuntamiento o a instancia del Ministerio de Fomento. Y aquí —es una de las primeras aclaraciones o preguntas que querría hacerle y es una de las propuestas que hacemos en nuestra enmienda, que ahora le pasaré a los grupos que hay un punto a mayores— no vemos en ningún momento qué opinión tienen los propios ayuntamientos sobre esto, estamos hablando de posibles duplicidades de competencias, si tendré que hacer o no obras para que se cataloguen después esos viales como urbanos o como travesías urbanas o como tramos urbanos, y en ese caso quién tendría que hacer esas obras: si el Ministerio de Fomento o los ayuntamientos; en algún momento puede haber una serie de dudas, si va a traspasarse la titularidad o no, si se traspasa en las condiciones que el ayuntamiento quiera o que el Ministerio de Fomento pretenda. No está claro efectivamente qué pasaría después, o sí está claro, porque si yo transmito la titularidad a partir de ese momento quien es competente para el mantenimiento futuro de por vida de ese vial urbano —y así lo entendemos por la nueva sintomatología y la nueva realidad de esos entramados urbanos— es la entidad local.

¿Están de acuerdo todos los ayuntamientos en que realmente quieran recibir esa obligación, esa carga para sus presupuestos para un futuro? No hemos visto un pronunciamiento de la Federación Española de Municipios y Provincias en ese sentido, y por eso uno de los puntos que ponemos es que se solicite un informe a la FEMP en esta línea.

Pero siguiendo con lo que figura en la proposición no de ley, y entrando ya en lo que son sus puntos, por eso decía que hay que venir un poco trabajado y estudiado y leído, en los puntos 1 y 2 la propia ley ya hace referencia a que se están estableciendo permanentemente ese tipo de estudios, y en la medida en que pueda haber convenios o pueda haber aceptación por los diferentes ayuntamientos se pueda proceder a agilizar este tipo de cosas. En el punto 3 también la propia orden a la que hacía referencia anteriormente,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 5

la FOM 3317, del 2010, indica cómo tienen que plantearse esos estudios, y que en los proyectos de adecuación de travesías se incluirán únicamente en estos proyectos actuaciones de firme, señalización y balizamiento que sean necesarios para mantener la seguridad vial de la carretera, en lo que hace mención y especial referencia y especial hincapié la PNL sobre —en el punto 3— adoptar las medidas pertinentes de refuerzo y mejora de la seguridad vial.

¿Con esto qué queremos decir, señores de Podemos y señores del resto de los grupos? Que entendemos y podemos llegar a un acuerdo de votación conjunta y unánime, que se están haciendo las cosas, es más, concretamente, señora Fernández, en el tema de Galicia el Ministerio de Fomento está actualizando en tramos de concentración de accidentes una serie de actuaciones que llevan a que efectivamente se vayan reduciendo esos puntos y número de accidentes; en el momento actual se están redactando proyectos de mejora de la seguridad vial en La Coruña, en los tramos ya existentes, en la ampliación del puente de Pasaje, glorieta de Guisamo, en el punto kilométrico 580 de la Nacional VI, y también en Pontevedra, en la mayoría de los tramos de accidentes, que se concentran más puntualmente en la A-55 entre Vigo y Porriño, que se eliminarán gracias al nuevo trazado de la A-52.

Presidente, ya acabo, porque veo que me está haciendo una serie de señas de que ya estoy agotando el tiempo. Pero sí es cierto que entonces nos preguntamos, ¿cuál es la verdadera finalidad que persigue la PNL? ¿Una reparación de viales, que vemos cómo tienen que ser respecto a garantizar lo que es la seguridad vial, qué pasaría con la iluminación, con las aceras, con el saneamiento en esa urbanización que necesariamente necesitan para ser tramos urbanos o travesías? ¿Requiere o persigue un aprovechamiento urbanístico? Lo dudamos, en la filosofía urbanística de Podemos. ¿O persigue una transmisión de la titularidad, con lo cual sí entendemos que deberíamos hacer una solicitud a los municipios para que se pronuncien si están de acuerdo en que eso se trate de esa manera?

Por eso nosotros vamos a presentar, aparte de la enmienda —si procede lo pasaremos a la Mesa y a los otros grupos—, un nuevo punto donde se solicita a la Federación Española de Municipios y Provincias un informe sobre el contenido de la presente PNL, en el sentido de su posible afectación a los planes municipales de ordenación municipal, a las competencias que podrían asumir y a las obras que tendrían que realizar para adecuar dichos viales a lo que contempla la Ley 37, de Carreteras.

Nada más. Muchas gracias, presidente. **(Aplausos)**.

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

Para fijar posición, por tres minutos, por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra el señor Clemente, por cuanto que otros grupos que deberían intervenir antes no están presentes en la sala.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Señor presidente, muchísimas gracias.

Como ya se ha dicho, tanto por el grupo proponente como por el portavoz del Grupo Popular, la cuestión que nos afecta va sobre la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, que concretamente en los artículos 48 y 49 habla del estudio de delimitación de tramos urbanos, y en el 49 de la entrega a los ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras. Esa Ley de Carreteras estableció un enfoque para proceder a la calificación de un tramo de carretera como urbano, y dentro del mismo los casos en que constituye travesía. Un tramo de carretera se considerará urbano cuando así lo indique un estudio de delimitación de esos tramos que haya sido aprobado por el Ministerio de Fomento, estudio en el que también se describirá la parte del mismo que pueda considerarse travesía, a partir de los criterios del procedimiento administrativo fijado y con los efectos que tal circunstancia produce. Se estableció asimismo la competencia del Ministerio de Fomento para la emisión de autorizaciones en travesías y tramos urbanos, desapareciendo la figura del informe vinculante que caracterizaba este tipo de expedientes, y que en muchas ocasiones producía situaciones de difícil solución.

Desde mi grupo parlamentario, desde Ciudadanos debemos recordar que este proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado incluye más de 885 millones de euros en inversiones de conservación y explotación de carreteras, de estos, más de 466 son para conservación ordinaria, 400 en actuaciones de conservación y explotación, conservación ordinaria y vialidad, rehabilitación y mejora de funciones locales, y 56 para actuaciones de seguridad vial en las diversas comunidades autónomas. En concreto para el caso de Galicia votar en contra de estos Presupuestos Generales del Estado, como parece indicar y piensa hacer el grupo proponente, es votar en contra de los casi 25,5 millones de euros en actuaciones de conservación y explotación, 7 millones más que el año pasado para el caso de Galicia, y más de 4,5 millones de euros en actuaciones de seguridad vial.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 6

En definitiva, más allá de si aceptan o no las enmiendas, este grupo parlamentario va a apoyar la proposición no de ley.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Socialista, el señor García Mira.

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

Después de analizar esta iniciativa nos introduce bastante confusión, porque si bien hace un análisis en la parte expositiva de un problema real y la proponente, señora Fernández, ha hecho una exposición analítica sobre dónde sitúa y contextualiza bien el problema, sin embargo como digo la parte ejecutiva o la parte resolutive de la iniciativa la vemos muy pobre y no conduciría más que a abstenernos. Sin embargo valoramos la necesidad de realizar el estudio de la red de carreteras del Estado para delimitar aquellos tramos que tienen ese perfil de travesías urbanas o de tramos urbanos. Reconocemos la confusión y también el desarrollo complejo que ha tenido el urbanismo en toda la comunidad autónoma, en el sentido de llegar a mezclarse zonas residenciales con zonas hospitalarias con zonas urbanas, que introducen dificultades para la colaboración y la cooperación entre las distintas administraciones, y para las que un estudio completo acerca de las peculiaridades que ofrece el territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia a diferencia de otras comunidades sería muy aconsejable, y que pueda servir de base para la adopción de decisiones o para la definición de los términos en los que se puede establecer tal colaboración.

Por tanto mi grupo va a apoyar esta iniciativa, pero con la crítica de que tres de los cuatro elementos no son más que manifestaciones de buena voluntad, porque no se expresa ni cuáles son las travesías urbanas para las que se pretende proceder a hacer una declaración ni dónde están los lugares o los pasos de peatones, semáforos, aceras, donde se quieren emprender programas de seguridad vial o cuáles son esas carreteras sobre las que se reconoce la necesidad de adaptar los viales a las circunstancias que se mencionaron. Apenas un 25 % de la iniciativa queda vivo, pero vamos a apoyarlo por ese 25 %, por esa iniciativa, porque lo demás entendemos que solo es buena voluntad.

Gracias.

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

Entiendo que ya el grupo proponente ha fijado criterio inicial sobre la aceptación o no de la enmienda presentada, bien es cierto que como yo creo hasta el final en la posibilidad de diálogo y entendimiento, nos reservamos una nueva oportunidad para llegar a él.

No he entendido lo que ha dicho el señor Fole de incorporar un nuevo punto. Pero, ¿un nuevo punto que figura en la enmienda presentada por el grupo? (**Denegación por parte del señor Fole Díaz**). Pues me temo que eso es bastante complejo, se sale del reglamento, y además siempre tendrá que contar dentro del paquete de la transaccional. Usted puede incorporar una transaccional si el grupo proponente así lo acepta.

Y luego únicamente quiero decirles que habrán visto que me he levantado a comprobar el texto de la iniciativa, porque he visto que durante el debate la presentación tan exhaustiva de la señora Fernández, he encontrado que el precepto básico que yo he establecido como criterio para admitir a trámite iniciativas de esta naturaleza era que estuvieran vinculadas directamente con seguridad vial, y en un momento determinado he pensado que ese concepto que para mí era fundamental no lo estaba, pero no me han metido un gol, porque en el segundo punto de la iniciativa se habla de que todo ello es para mejorar la seguridad vial, por lo tanto no me siento engañado por la señora Fernández, cosa que agradezco.

### — SOBRE LA RENOVACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002581).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos por tanto, pendientes de que los grupos puedan llegar a un entendimiento, aun cuando ya hay criterio inicialmente establecido, a la defensa de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre renovación y rehabilitación del permiso de conducir. Y para su defensa, por siete minutos, el señor Candón tiene la palabra.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 7

El señor **CANDÓN ADÁN**: Buenos días y gracias, señor presidente.

El objetivo de la iniciativa es seguir contribuyendo a lo que es uno de los ejes fundamentales de esta Comisión, que es incrementar la seguridad y disminuir el riesgo. Es evidente que el riesgo se ve afectado en la conducción por diversos factores: el conductor y su capacidad de análisis y nivel de respuesta, condiciones climatológicas, trazado y estado de la vía y estado del vehículo. El papel del conductor es garantizar las mejores condiciones de seguridad, la conducción del vehículo sabemos que es determinante, como así ha manifestado esta Comisión de forma mayoritaria en innumerables ocasiones.

Factores que inciden en el riesgo. Si partimos de la base de que el conductor es determinante en el dominio del riesgo, ya que es él quien ha de evaluar las condiciones que afectan a la seguridad en la conducción, parece evidente que en todo momento hay que valorar su capacidad de análisis, sobre todo su capacidad de respuesta. Ante este supuesto quizá convenga contemplar dos escenarios, que si bien tienen a la capacidad del conductor en el centro, tienen también algunas características diferentes. Un primer supuesto, rehabilitación por sanciones que restan puntos en el carné de conducir. Los comportamientos infractores que dan como resultado la pérdida de puntos en el carné de conducir pueden tener un origen muy variado, por infracción de normas, y entre ellas el conducir, por ejemplo, bajo los efectos del alcohol o drogas o como consecuencia de respuestas del conductor derivadas de ciertos comportamientos atípicos en determinadas situaciones. En el caso del alcohol y drogas hay que reconocer que su uso habitual, que marca un nivel de dependencia, puede obligar, como también en el caso de determinados comportamientos que pudiéramos llamar atípicos, a un tratamiento singular específico para estos supuestos a la hora de superar los cursos para la restitución de los puntos restados.

Otro supuesto que también se contempla en la iniciativa es el de que, no existiendo límite que impida conducir, y aun cuando sabemos que el plazo de vigencia del carné se ve reducido al llegar a una determinada edad, parece que la población más mayor puede sufrir determinados percances naturales o por accidente que pueden perjudicar la celeridad del análisis de riesgo y la celeridad en la respuesta. Ello no significa que quede imposibilitado para conducir, pero quizás pueda ser conveniente un continuado seguimiento una vez que se supera una determinada edad. Es lógico suponer que un conductor habilitado, una vez que franquea una determinada edad, en los cinco años de vigencia se puede ver afectado por determinados incidentes que afecten a la salud en el periodo de vigencia que puedan afectar a sus capacidades de conducir y por ello pudiera ser recomendable, en aras del compromiso de la máxima seguridad de la conducción, un seguimiento más continuado según la edad.

Naturalmente, estas reflexiones que avalan la oportunidad de la iniciativa en ningún caso ponen en cuestión el rigor ni la deontología de los centros de reconocimiento psicotécnico, que sabemos son conscientes de la alta responsabilidad que asumen al evaluar al conductor.

Como conclusión —y voy terminando, señor presidente—, valorando las reflexiones antes hechas, en coherencia con las posiciones mantenidas por nuestro grupo parlamentario en relación con la responsabilidad del conductor y también lesiones sobrevenidas, parece oportuno analizar las especiales circunstancias que pueden afectar a estos dos supuestos. Creemos que es una oportunidad más de un supuesto que en dos variantes merece análisis y merece estudio por ello, en aras de un incremento de la seguridad. Por eso, pedimos en nuestra iniciativa, en el *petitum*: «El Congreso de los Diputados, ante los trabajos que se realizarán por impulso del Gobierno para actualizar la legislación en materia de seguridad vial, considera necesario introducir modificaciones para conceder, en algunos casos, mediante la evaluación psicofísica, si las conductas de riesgo sancionadas están influidas por algún trastorno o alteración que precise un abordaje específico diferente a los cursos reeducativos, por ejemplo, en los casos de reincidentes por uso de alcohol, drogas u otras sustancias psicoactivas».

Por todo lo anterior, señorías, pedimos el voto favorable a esta iniciativa.

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

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

A continuación, para fijar posición, por tres minutos, el señor Clemente, por el Grupo Ciudadanos.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Señor presidente, muchísimas gracias.

En esta misma sesión vamos a debatir una proposición no de ley relativa a la implantación de un sistema específico para alcohol y drogas en la Dirección General de Tráfico, desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos, que hará mi compañera Irene Rivera, para establecer medidas preventivas en este sentido. La iniciativa del Grupo Parlamentario Popular va más en una línea *ex post*, mediante la evaluación psicofísica, que *ex ante* en este sentido.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 8

Respecto a conductas de riesgo influidas por trastornos o alteraciones, como por ejemplo los casos de reincidentes por uso de alcohol, drogas u otras sustancias psicoactivas, desde Ciudadanos hemos preguntado en numerosas ocasiones al Gobierno sobre este tema, la última el pasado 10 de abril, un mes antes habíamos preguntado concretamente sobre el caso de conductores profesionales. En cualquier caso, que el Grupo Parlamentario Popular hable en esta PNL de los trabajos que se realizarán por impulso del Gobierno para actualizar la legislación en materia de seguridad vial significa olvidar el papel primordial que está teniendo el Congreso de los Diputados, y más concretamente esta Comisión, en materia de seguridad vial.

En primer lugar, conviene recordar que esta misma Comisión, en su sesión del día 29 de marzo de 2017 ya aprobó una proposición no de ley de Ciudadanos, relativa a la modificación de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en la que se instaba al Gobierno a iniciar la reforma de la Ley de seguridad vial y de los reglamentos de circulación, conducción y de vehículos, por lo que el impulso ha venido constantemente desde el Parlamento y son muchas las iniciativas y mociones que se han aprobado tanto en Comisión como en Pleno sobre la mejora de la seguridad vial, muchas, por cierto, a propuesta de este grupo.

Por otra parte, se está debatiendo una modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente.

Por último, hay que señalar que desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos, cuando leímos proposición no de ley sobre la renovación y rehabilitación del permiso de conducir, pensábamos que se trataba de una iniciativa para la mejora integral de las pruebas para la obtención del permiso de conducir. Se echa en falta una reflexión profunda acerca de la formación que reciben en la actualidad los aspirantes a obtener un permiso de conducir, especialmente en lo referente al contenido, así como de la preparación con la que se enfrentan a las circunstancias cambiantes del tráfico una vez obtenido este. Consideramos que debe plantearse un cambio de perspectiva en la forma, el contenido y la finalidad de los exámenes de conducción, con el objetivo de poner el foco en los ciudadanos, que, al fin y al cabo, son los que aspiran a obtener un permiso de conducir y los que finalmente circulan por nuestras carreteras.

Apoyaremos la iniciativa con un voto a favor.

Gracias.

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

A continuación, para fijar posición, el señor Carracedo tiene la palabra por tres minutos.

El señor **CARRACEDO VERDE**: Muchas gracias, presidente.

Ante la propuesta que trae el PP a esta Comisión, nuestra consideración en principio es positiva, entendemos que dentro de las atribuciones del Parlamento sí estaría la de intentar empujar y afianzar cierto tipo de modificaciones, que consideramos positivas. He estado hablando con el ponente del Grupo Popular para introducir algunas modificaciones que tendrían que ver con otras características y particularidades que deberían ser tenidas en cuenta a la hora de valorar cómo recuperar los puntos del carné de conducir. Está el tema de aquellas infracciones que tienen que ver con comportamientos, por ejemplo, contra ciclistas o contra peatones y sean reincidentes, como sujetos más vulnerables dentro del tráfico, deberían tener también algún tipo de tratamiento específico. En cualquier caso, es evidente que al Gobierno y a la DGT les corresponde intentar investigar y estudiar las diferentes variables que entran dentro de la siniestralidad para determinar cuáles son las medidas más interesantes, por ejemplo, el 90 % de las infracciones que acaban en accidente de tráfico las cometen varones, por lo que es un tema que debería ser tenido en cuenta y ver a qué se puede deber y si debería tener algún tipo de tratamiento distinto a la hora de hacer el proceso de recuperación de puntos.

Discrepamos en parte con el tono del tercer párrafo cuando se plantea el tema de la vigencia y de las capacidades, o discrepamos entendiendo que no solo se trata de análisis psicotécnicos a las personas mayores para ver si se han reducido sus capacidades, sino que también ahí hay un énfasis en la medida en que las velocidades moderadas evitan también accidentes o la adecuada señalización de bordes, líneas, es decir, que la pintura no esté envejecida, también facilita la conducción adecuada y permite que aquellas personas que quizás tengan un poco mermadas sus capacidades no estén en una competición de *rallies*, sino que pudieran llevarlo a cabo.

En cualquier caso, estamos trabajando en una transaccional, que presentaremos al ponente del Grupo Popular, y en principio nuestro voto será favorable.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 9

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

Únicamente he de precisarle que enmienda transaccional me temo que no cabe, por cuanto que no hay ninguna enmienda viva. El plazo de enmiendas concluyó ayer a las veinte horas y, por lo tanto, me parece que no hay margen para ello, ajustándonos estrictamente al Reglamento. Lo siento.

El señor **CARRACEDO VERDE**: ¿Enmienda *in voce* no se puede?

El señor **PRESIDENTE**: Enmienda *in voce* depende de la naturaleza de la enmienda, la enmienda siempre tiene que estar relacionada con el motivo del asunto que estamos en debate. Si realmente está relacionado con la rehabilitación de conductores que han perdido el carné por puntos o la renovación de los carnés en determinados tramos de edad, yo, desde la Presidencia, animaría a todos a poder analizar una enmienda *in voce* si el grupo proponente así lo estima, pero siempre depende de la voluntad del grupo proponente y de los demás a los efectos de enmienda *in voce*.

Una vez cumplido el trámite de fijación de posición de su grupo por el señor Carracedo, pasamos a la fijación de posición por el Grupo Socialista. Tiene la palabra el señor Galeano.

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

Esperaremos también a ver cómo definitivamente puede quedar ese texto. En parte estamos a favor de la PNL que se nos presenta aquí por el Partido Popular, por cierto, con una exposición de motivos que parece hecha el viernes, parece que luego el lunes llega la PNL al ministerio y se produce aquí un corta y pega, porque vemos algún tipo de disfunción entre lo que dice la exposición de motivos y la parte dispositiva y, entre otras cosas, se nos han quedado por aquí a los entrados en años en una situación de limbo, yo creo, de los justos, porque no aparece luego en el *petitum* referencia alguna a ese supuesto, no sé si vieron alguna manifestación de pensionistas y entonces les entraron sudores fríos y dejaron el tema de los entrados en años.

Al margen de esta consideración, vamos de lleno con la iniciativa, que, como digo, compartimos básicamente. Existe un claro consenso, yo creo, en que el consumo de alcohol tiene un especial protagonismo como causa de los accidentes de tráfico, y ahí están las cifras. Y, además, de ese 40 % de los accidentes mortales que tiene detrás el alcohol, el accidente en el que se encuentra implicado el alcohol es de resultados seguramente más lesivos, más nocivos, en definitiva. Menor información puede existir también del impacto en la siniestralidad de otras drogas o sustancias, fundamentalmente por la dificultad en cuanto a la medición y su parametrización; no obstante, se estima que más de un 10 % también de los accidentes de mayor gravedad están relacionados con el consumo de algún tipo de droga. Por lo tanto, este tipo de supuestos, de problema que aquí se nos introduce es de mucha importancia.

Como elemento transversal aparece también en la exposición de motivos el carné por puntos, cuya importancia está fuera de toda duda por el éxito que ha tenido en ese descenso paulatino de las víctimas y de las reincidencias desde su aprobación, hace ya más de diez años, y a pesar de ello consideramos que procede posiblemente una mejora, una revisión, una actualización en determinadas situaciones.

En nuestro país, señoría, los conductores que han perdido solo parcialmente sus puntos, como aparenta decir la exposición de motivos, no pasan ninguna evaluación destinada al conocimiento y tratamiento de su problema en concreto, y hay voces de expertos, asociaciones de víctimas incluso, que demandan la existencia de una cierta especificidad.

En Europa, la mayoría de países cuentan con programas por ejemplo de rehabilitación para infractores reincidentes por consumo de alcohol y drogas y se ha demostrado incluso una efectividad de hasta un 50 % de reducción en estos casos. Según se desprende, por ejemplo, del proyecto europeo Andrea, estos programas pueden venir a reducir la tasa de reincidencia como resultado de un cambio en la actitud de los participantes, pero también hay que indicar que para ser efectivos han de ir dirigidos de forma específica a cada tipo de reincidente. Por tanto, por ejemplo, si hacemos programas para reincidentes en consumo de alcohol o drogas, ya tendríamos que hacer dos programas diferenciados. Han de estar, creemos también los socialistas, impartidos por personal debidamente formado, y se pone especial énfasis en grupos reducidos, con un efecto psicológico terapéutico, pero también con elementos educativos, buscando no solamente ya reducir la tasa de reincidencia, sino también en línea con mejorar la calidad de vida de estos participantes.

Por otro lado, los socialistas siempre hemos promovido campañas educativas, formativas y de prevención para reducir la siniestralidad, en el caso que nos ocupa también del alcohol y drogas de los reincidentes, consideramos positiva la introducción de aspectos que vengán a mejorar este enfoque

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 10

psicoterapéutico del reincidente, pero también abordando, por supuesto, la prevención de la reincidencia. Así, yo creo que esta mayor sensibilización a través de la educación hace que los conductores adquieran mayor conocimiento sobre esos riesgos reales que comporta la conducción bajo este tipo de sustancias y se potencien actitudes favorables a la cultura de la seguridad vial y también con los lógicos beneficios para la propia salud pública.

Votaremos, como digo, a favor de la iniciativa.

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

### — SOBRE MEDIDAS DEL PASO DE VEHÍCULOS EN EL MUNICIPIO DE CASTELLANOS DE MORISCOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002601).

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el segundo punto del orden del día, pasamos a debatir la proposición no de ley que figura con el número 3, sobre medidas del paso de vehículos en el municipio de Castellanos de Moriscos, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor Serrada.

El señor **SERRADA PARIENTE**: Muchas gracias, señor presidente.

Yo creo que con esta proposición no de ley no va a tener que levantarse para ver cuál es el texto de la moción, por tres cuestiones fundamentales, la primera, porque afecta de lleno a la seguridad vial, segundo, porque además de afectar a la seguridad vial, afecta a un municipio de 3000 habitantes, a la seguridad de 3000 ciudadanos de la provincia de Salamanca, y, en tercer lugar, porque es una proposición no de ley que lo que trata simplemente es de que se cumpla la ley, de que haya esos mecanismos disuasorios oportunos para que la ley se cumpla y para que se evite el tránsito de unos 40 camiones diarios a una planta que abastece combustible a toda la provincia de Salamanca. Hablamos de una planta en la que anualmente, según los datos que ofrece la empresa, entran y salen 24 000 camiones a cargar combustible, estamos hablando de un tráfico de unos 90 camiones al día en un horario ininterrumpido de lunes a sábado, hablamos del tránsito de 40 camiones por el casco urbano de un municipio, del tránsito de 40 camiones diarios por un lugar en el que hay rotondas, en el que pasan peatones, en el que hay gasolineras, en definitiva, por el tránsito y por la peligrosidad que supone que 40 camiones diariamente pasen por un municipio importante de la provincia de Salamanca.

Creo que una imagen vale más que mil palabras y aquí tenemos una foto tomada la semana pasada solamente de un camión (**muestra una fotografía**), pero les podría traer, como digo, hasta 40 imágenes diarias de camiones que atraviesan por el municipio.

Lo que pedimos los socialistas es que se cumpla la ley, que se cumpla lo que el propio Gobierno dice, lo que el propio Gobierno afirma en respuestas parlamentarias, que hay una red de itinerarios para mercancías peligrosas, una red en la que no se contempla el tránsito de vehículos por el municipio de Castellanos de Moriscos, una red que contempla el tránsito por dos puntos de entrada y de salida próximos a este municipio y que enlazan directamente con la autovía A-62.

Lo que queremos es continuar la buena labor que está haciendo el Grupo Parlamentario Socialista en el Ayuntamiento de Castellanos de Moriscos, denunciando una cuestión de seguridad y de justicia y creemos que no hace falta hacer una inversión grande de dinero, sino que lo que hace falta es tener voluntad política y poner en marcha esas medidas disuasorias que en buena medida redundarían en la seguridad de uno de los municipios más importantes de la provincia de Salamanca.

Muchas gracias.

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

Me alegro no haber tenido que levantarme. Si me he levantado es porque intento desde la Presidencia garantizar la más absoluta objetividad en la interpretación del Reglamento y, como los grupos parlamentarios saben, soy muy estricto con no confundir el ámbito de fomento con el ámbito de seguridad vial, pero ha sido simplemente por saber si había hecho bien mi trabajo. Pero le agradezco su simpática referencia.

A continuación, para fijar posición, el señor Clemente, por el Grupo Ciudadanos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 11

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Señor presidente, muchísimas gracias.

Como antecedente, ante esta iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, es cierto, el municipio de Castellanos de Moriscos es atravesado por la carretera N-620 y la DSA-610, dejando su centro urbano partido en al menos tres cuadrantes, a través de los cuales transitan vehículos, y algunos con mercancías peligrosas.

En el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, se establece que, de acuerdo con lo establecido en los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación, el control y la vigilancia de la circulación, podrá fijar restricción a la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas, asimismo, cuando existan itinerarios coincidentes por autopistas, autovías o plataforma desdoblada para ambos sentidos de circulación en todo o parte del recorrido, deberán seguirlo obligatoriamente, y cuando existan circunvalaciones, variantes o ronda exterior en las poblaciones, deberán utilizarlas inexcusablemente y siempre las más externas en su caso al casco urbano.

La proposición no de ley consta de un apartado en el que la redacción dice que insta al Gobierno a que se desarrollen con la mayor brevedad posible las medidas oportunas para evitar el paso de vehículos cargados con mercancías peligrosas por el casco urbano del municipio de Castellanos de Moriscos en cumplimiento del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por lo que hacía referencia a la utilización de estos itinerarios definidos en la red de itinerarios para mercancías peligrosas.

A la vista de los hechos, parece razonable instar al Gobierno sobre la vigilancia de la ruta marcada en las autorizaciones para la circulación por España de vehículos de mercancías peligrosas, además, como apoyo a la gestión de este transporte, se debería de instalar en determinados puntos de los recorridos áreas de emergencia y descanso para vehículos y conductores. Por ello, vemos totalmente factible y acertada esta iniciativa y votaremos a favor de la misma.

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

A continuación, para fijar posición, por el Grupo Podemos, el señor Luis, su portavoz, tiene la palabra.

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

Nosotros, igualmente —ya se ha citado aquí la normativa aplicable—, vemos oportuna esta iniciativa y desde luego hay que decir que es dimanante de la moción aprobada en el propio ayuntamiento. Sin embargo, vemos quizás cierta falta de concreción, pero presumimos que se trata de una serie de diálogo que se tiene con la propia Administración, ya que, por ejemplo, cuando se habla de la mayor brevedad posible, entendemos que ese requerimiento debería estar un poco más acotado y, en caso de no producirse, proceder a las sanciones correspondientes, y entendemos que no es un caso particular, que quizás el recorte de los efectivos está dando lugar a situaciones de falta de control de estos itinerarios de mercancías peligrosas y que esperamos que en este trámite que tenemos ahora de presupuestos podamos incrementar el número de efectivos para controlar estas rutas y poder dar cumplimiento tanto al real decreto como al reglamento sancionador, para aquellos que intenten saltarse lo que ya está reglamentado.

Entendemos que las quejas que hemos recibido a través de los grupos provinciales y de nuestros representantes en el territorio son totalmente justificadas por el riesgo que esto supone y no entendemos por qué todavía no acaba de actuarse, si no es por lo que ya he comentado, la falta de efectivos para realizar ese control. Así que esperemos que sea algo sencillo, sea rápido y podamos dar despacho a esta proposición en el menor plazo posible.

Muchas gracias.

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

Para concluir, por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

En primer lugar, permítanme que agradezca el trabajo de mi amiga y diputada, la compañera María Jesús Moro, que conoce perfectamente Salamanca, es diputada de esa provincia y se ocupa y preocupa de los asuntos de los salmantinos, así como del resto de los españoles y que por motivos familiares no puede defender el posicionamiento de nuestro grupo parlamentario.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 12

Señorías, no es la primera vez que insisten en este tema, y desconocemos el motivo; nos preocupa porque la iniciativa que presentan parece que no está basada en la realidad, o al menos en la realidad que conocen los vecinos de la zona, la empresa afectada y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Hemos consultado con el Ayuntamiento de Castellanos de Moriscos, que nos ha informado que desde que se planteó este asunto su alcalde ha hecho múltiples gestiones e indagaciones, a pesar de la insistencia de quejas vecinales. De la observancia directa por parte de los miembros de la corporación municipal en su día, tras las manifestaciones de los socialistas, se ha constatado en persona que no se produce el cruce por el casco urbano del pueblo de dichos camiones cargados de combustible y mucho menos en cifra de cuarenta, como se indica en la exposición de motivos de la PNL, Esa cifra total serían los que acudirían a la empresa. Ciertamente es que el diputado socialista ha mostrado una fotografía, pero que bien podría ser la excepción de algún vehículo desorientado, pero que, en todo caso, como he dicho, no es la tónica habitual de la zona.

Consultada la empresa por parte del ayuntamiento, esta informa que sus camiones siguen rigurosamente los protocolos y circulan por la autovía, un hecho comprobable gracias al control de los vehículos por geolocalización y por tacógrafo, lo que permite controlar la ruta y el kilometraje, siguiendo el reglamento, y que, según eso, los camiones de la empresa hacen la ruta correctamente y los itinerarios marcados según normativa. También ha sido consultada la Agrupación de Tráfico, que no ha apreciado la situación que se describe. Por tanto, en este caso no hay constancia alguna de que se incumpla el protocolo, aunque siempre es positivo un incremento de la vigilancia sobre el cumplimiento de los itinerarios de los camiones que transportan mercancías peligrosas y que no se debe, como ha señalado el señor Luis, a ninguna falta de efectivos. De hecho, la Jefatura Provincial de Tráfico de Salamanca ha reforzado la vigilancia en la zona, a pesar, como digo, de que no se detectan las anomalías señaladas.

Vamos a rechazar esta proposición, por dos motivos fundamentales. En primer lugar, porque las medidas oportunas que piden desarrollar ya existen, al recogerse en la red de itinerarios de mercancías peligrosas, dentro de la resolución anual de medidas especiales de regulación del tráfico, las condiciones de uso de la misma y, en segundo lugar, porque la iniciativa se basa en una falsedad relativa a que los vehículos cargados con mercancías peligrosas de la empresa referida pasan por el casco urbano de ese municipio salmantino, y eso, como he dicho al principio y he reiterado, es completamente falso, esos vehículos no atraviesan el casco urbano de Castellanos de Moriscos, por lo que no se pone en riesgo alguno a sus vecinos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

### — RELATIVA A REPLANTEAR LA ESTRATEGIA EN MATERIA DE TRÁFICO PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002751).

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de la tercera, vamos a pasar a la cuarta proposición no de ley que figura en el orden del día de la Comisión, que es planteada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a replantear la estrategia en materia de tráfico para reducir accidentes.

Para su defensa, por siete minutos, tiene la palabra el señor Heredia.

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

Señorías, entre 2003 y 2012 nuestro país llegó a ser referente mundial en lo que se refiere a políticas de seguridad vial. Hubo una enorme reducción de las víctimas mortales en la carretera, pasando de 5399 a 1903 en solo una década. Esta tendencia de caída de víctimas en el asfalto ha desaparecido con este Gobierno. En 2017 han fallecido en nuestras carreteras 1200 personas, 39 más que en 2016, cuando se contabilizaron 1161; un ascenso de mortalidad que supone un incremento del 3,3%. La cifra de 2017 supone el peor dato en número de víctimas mortales desde 2013. Además, se ha convertido en el segundo año consecutivo en el que se incrementa dicha cifra en las carreteras después de trece años continuados de descensos. Desde 2004, la siniestralidad había disminuido año tras año, hasta que esta tendencia se rompió en 2016, con 30 fallecidos más que en 2015. Desde hace dos décadas no se producían dos años consecutivos de aumento en el número de víctimas mortales.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 13

Desde la llegada al poder del Partido Popular en 2012, ya han sido tres personas distintas las que han estado al frente de la Dirección General de Tráfico, lo que ha supuesto, entre otras cosas, una grave crisis interna en esta dirección en los últimos años.

Los motivos del incremento de la siniestralidad son variados, la gente ya se ha habituado al carné por puntos, que ya no infunde el mismo temor en los conductores que al principio, habría que revisar el estado de carreteras secundarias y apostar por incluir la seguridad vial en la educación reglada a través de la inserción en el currículum de contenidos mínimos en las áreas pertinentes y de la inclusión de programas estructurados, insertados transversalmente dentro de las programaciones propias de determinadas asignaturas.

Por otra parte, la inversión pública en el mantenimiento de carreteras nacionales se ha recortado drásticamente desde 2012 hasta la fecha, de hecho, según publica eldiario.es, el mal estado del firme explica el 10% de los siniestros. Actualmente, según un reciente estudio, hay 190 puntos negros, 50 más que en el ejercicio anterior, y entre 2011 y 2015 perdieron la vida 2044 personas en 1306 siniestros, que se concentraron en esos fatídicos tramos.

También las inversiones en carretera están brillando por su ausencia, hay veinte provincias en nuestro país donde en seis años este Gobierno no ha construido ni un solo metro de carreteras. Además, ha habido un brutal recorte en el número de agentes de la Guardia Civil de Tráfico. El Gobierno ha recortado en 2017 la plantilla de la Guardia Civil de Tráfico en 821 agentes, hay 821 agentes menos, pasando de 9673 en 2016 a 8852, según se reconoce en una respuesta parlamentaria. Destaco la caída de efectivos en autonomías como Madrid, en donde se redujo la plantilla en 120 agentes, Andalucía en 110, o en Castilla y León, con 103 agentes menos. Esto es incomprensible teniendo en cuenta la importancia de la labor que desempeñan estos agentes, que tienen como misión específica la vigilancia, regulación, auxilio y control de tráfico y del transporte y la seguridad vial en el ámbito de las vías interurbanas.

Asimismo, ha habido un recorte en el número de vehículos de la Guardia Civil de Tráfico, con casi 600 vehículos menos en los últimos dos años. Es más, ha habido recortes hasta en el material para hacer los controles de alcohol y de drogas, a pesar de que los positivos se han incrementado. Esta lamentable gestión seguro que tiene algo que ver con el incremento en el número de accidentes.

A todo ello se une la necesidad de volver a colocar las políticas de seguridad vial en el centro del debate para que recobren el peso que merecen por parte del Gobierno, se hacen necesarias más campañas informativas que conciencien y sensibilicen a la población sobre los riesgos al volante, atajar el exceso de velocidad, el uso del móvil, el alcohol y las drogas.

Según los expertos, la crisis ha influido a la hora de envejecer vehículos y carreteras, la incipiente recuperación económica ha incrementado el número de desplazamientos en vacaciones y en puentes.

En este marco, el Grupo Parlamentario Socialista insta al Gobierno a tres cuestiones. La primera de ellas, a replantear la estrategia en materia de tráfico para que contemple nuevas iniciativas tendentes a reducir los accidentes, así como un nuevo enfoque en las campañas informativas para alertar de los riesgos al volante. En segundo lugar, incrementar las inversiones con un plan de mejora de las carreteras nacionales que incluya la supresión de puntos negros y la mejora del firme. He visto que el Grupo Popular ha presentado una enmienda donde dice «continuar con las inversiones para...». Continuar no, si es que tenéis que hacer mucho más, porque ha habido un recorte brutal desde 2012 hasta la fecha. Lo que estamos diciendo es que, como consecuencia de la falta de inversiones en eliminar puntos negros y en asfaltar las carreteras, estas se han deteriorado y necesitamos un plan específico de choque para mejorar las carreteras nacionales de nuestro país. La tercera cuestión a la que instamos al Gobierno es que dichas actuaciones se coordinen con el resto de las administraciones para que los criterios de actuación puedan ser aplicados igualmente en las carreteras de su titularidad.

Muchísimas gracias, señor presidente.

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

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gamazo por cinco minutos.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, señor presidente.

Señorías, en las últimas décadas España ha dado grandes avances en materia de seguridad vial, avances que sin embargo no nos permitirán alcanzar la satisfacción plena mientras se sigan produciendo fallecidos en accidentes de tráfico por conductas de riesgo prevenibles y evitables donde el factor humano tiene una vital relevancia. A pesar de no alcanzar tal grado de satisfacción y a pesar de que la Comisión

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 14

Europea recientemente ha señalado que será muy difícil alcanzar el objetivo europeo de reducir a la mitad las muertes en la carretera en este decenio, alcanzar la visión cero en nuestra red viaria es un objetivo irrenunciable de este Gobierno, del Gobierno del Partido Popular, siendo la seguridad vial una prioridad máxima.

Señorías, compartiendo el objetivo de mejorar la seguridad vial, de reducir los accidentes, de alertar de los riesgos al volante, no consideramos adecuadas las medidas propuestas en este despropósito de iniciativa, tanto en la parte expositiva, que parece un cajón de sastre, un *totum revolutum* repleto de medias verdades y algunas falsedades, como en la propuesta resolutive, por falta de concreción de la misma. Es una proposición que intenta instrumentalizar las cifras de la siniestralidad vial, y todo no cabe en política, señorías. La seguridad vial no es ni de derechas ni de izquierdas, ni roja ni naranja ni morada ni tan siquiera azul; la seguridad vial es un asunto de responsabilidad colectiva que a todos nos concierne y que a todos nos obliga, a todas las administraciones, también a las gobernadas por ustedes. Además, obvian aquellas palabras del señor Pere Navarro, director general de Tráfico durante los últimos Gobiernos socialistas, que señalaba aquí, en el Congreso, que la época entre 2003 y 2012 fue irrepetible porque el viento sopló a favor más tiempo de lo habitual, con lo cual, ahora toca navegar, pero los vientos son más cambiantes y ahora tiene más valor.

Señorías, la seguridad vial requiere una actuación integral y coordinada entre las distintas administraciones con competencia en la materia, y en ese sentido los enunciados más o menos genéricos sobre nuevas iniciativas o enfoques sin mayor contenido o concreción no aportan nada relevante para el objetivo común de mejorar la seguridad vial. Interesadamente, la PNL obvia que la DGT viene implementando en el ámbito de sus competencias nuevas actuaciones, conocidas por todos, con el fin de contribuir de manera estructural a la reducción de la mortalidad en nuestras vías.

Hemos presentado una enmienda, efectivamente, una enmienda a todo el texto, porque, además de no aportar nada, la iniciativa adolece de falta de conocimiento de la realidad y de la evolución de la accidentalidad en las vías convencionales. Pero es que además ustedes están sordos, no escuchan. Aquí, en diciembre, en esta misma Comisión, el señor Niño nos dio los datos de la siniestralidad en las carreteras. Les recuerdo que esas cifras de accidentalidad mortal en la Red de Carreteras del Estado, esas en las que es competente el Ministerio de Fomento, gobernado por el Partido Popular, reflejaron un nuevo descenso significativo de 7,3 puntos, mientras que el resto de carreteras, entre enero y noviembre, aumentaron en un 8,3.

Todo el mundo, y ustedes los primeros, hacen responsable de la red viaria al Gobierno, pero les recuerdo lo que saben perfectamente, que 26 395 kilómetros, solo un 2% de los más de 650 000 kilómetros de vías, son de titularidad del Ministerio de Fomento, del Gobierno de España; el resto se reparte entre más de 8000 titulares, que son responsables de sus inversiones, inversiones en las que resulta curioso que ustedes hablen de recortes, porque aquí los que recortaron fueron ustedes. Ustedes fueron, cuando gobernaron, los que recortaron más de 6045 millones en inversiones en infraestructuras viarias, anulando contratos y suspendiendo obras en nuestra red viaria, dañando la seguridad vial y la seguridad de las personas. Por el contrario, este Gobierno, en materia de inversiones, solo en 2017 ha invertido más de 900 millones de euros en partidas de conservación en carreteras, un 9% más que en 2012, y la suma de la inversión entre 2012 y 2017 asciende a más de 5200 millones, por no hablar del sustancial incremento en los presupuestos generales de este año, que esperemos que apoyen.

Señorías, finalizo insistiendo en lo que decía al principio. Su PNL está repleta de falsedades. Hablan de que este Gobierno, el Gobierno del Partido Popular, nombró a tres directores generales, cuando solamente nombró a dos; por cierto, el señor Pere Navarro, que supongo que nos lo sumará, vino a decir, si repasan la hemeroteca, en febrero de 2012, al ser preguntado por la posibilidad de continuar en el cargo, que no creía que Rajoy cometiera ese error, y parece que no lo cometió. No hace falta tampoco ser ningún experto para llegar a la conclusión de que la crisis a la que nos abocaron sus políticas erráticas llevó a 3 millones de españoles al desempleo. ¿Cómo esa gente iba a priorizar la compra de un vehículo? Y dicen apostar por incluir la seguridad vial en la educación. Si verdaderamente apostaran por ella, deberían volver a esa subcomisión, de la que hablaremos más tarde, para alcanzar un gran pacto de Estado social y educativo.

Finalizo, presidente —que ya me está mirando—, señalando que el Gobierno del Partido Popular va a continuar impulsando las políticas activas de seguridad vial, con el objetivo de eliminar el sufrimiento y el coste en vidas humanas que supone la lacra de la siniestralidad vial, una responsabilidad de todos, de todos los partidos políticos y de todas las administraciones, las gobierne quien las gobierne. **(Aplausos)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 15

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

Para fijar posición, por el Grupo de Ciudadanos tiene la palabra el señor Clemente.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Señor presidente, muchas gracias.

Si entrar en el detalle de los números de las desgracias de los fallecidos —si bajó un 7,3% el número de fallecidos de la red estatal o si en las otras competencias era un 8%— no me parece oportuno, lo que me parece, en cuanto a datos globales, es que durante el año 2017 se registraron 1067 accidentes mortales en vías interurbanas, con el resultado de 1200 fallecidos y 4837 heridos graves u hospitalizados. Eso es lo verdaderamente triste e importante.

Ciudadanos comparte la necesidad de replantear la estrategia de tráfico, ya que, a la vista de los datos, se constata que algo no funciona o no funciona del todo bien. La reducción del número de víctimas en tráfico debe ser una lucha de todos y, por tanto, cualquier propuesta razonable que pueda ayudar a este objetivo debe ser apoyada en esta Comisión o en cualquier otra. En sí misma, esta Comisión de Seguridad Vial es una pieza clave en la búsqueda de la mejora de esta tendencia, tanto con iniciativas que incidan en el factor humano como en el mantenimiento y conservación de las carreteras. Por ello, hemos presentado y debatido numerosas iniciativas para que se utilicen los medios técnicos y la información de la que ya dispone la Dirección General de Tráfico con el fin de identificar los tramos con mayor peligrosidad, por ejemplo, para el caso concreto de motocicletas y ciclomotores. También hemos pedido que se evalúe y se adapte la red de carreteras en temas que afectan de forma sensible a la seguridad de los vehículos, tales como la mejora de la adherencia, con especial atención a las pinturas antideslizantes, los baches, los abombamientos de la calzada, vertidos deslizantes, gravilla y en general obstáculos de cualquier tipo.

En cualquier caso, como dije en otra intervención, en estos Presupuestos Generales del Estado se incluyen más de 885 millones de euros de inversión en conservación y explotación de carreteras: 466 para conservación ordinaria, 400 en actuaciones de conservación y explotación y 56 para actuaciones de seguridad vial en las diversas comunidades autónomas. El estado de la vía es muy importante para la seguridad de las personas, además es importante tener en cuenta que el 77% de la siniestralidad se da en carreteras convencionales. Para que se preste atención en los planes de inversión en carretera a estas vías se deben aplicar criterios similares para reducir la siniestralidad en las vías de titularidad autonómica y provincial, ya que estas administraciones cuentan con un número elevado de carreteras convencionales.

Para acabar, señor presidente, como dije, cualquier iniciativa que colabore a ayudar a disminuir esta lacra de la siniestralidad vial contará con el apoyo de nuestro grupo.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario de Unidos Podemos, tiene la palabra el señor Luis.

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

Este debate ya lo tuvimos en la Comisión cuando el señor Gregorio Serrano vino a hablar de los presupuestos en seguridad vial para este año. Entendemos que cuando en la proposición, que nos parece adecuada y oportuna, se habla del replanteamiento de la estrategia en materia de tráfico se está hablando realmente de la modificación de la Ley de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Cuando debatimos con el director general entendimos que, aunque no estuviese en la agenda normativa de este año, el proyecto estaría aquí a la mayor brevedad, porque los trabajos que tenía que hacer el Consejo Superior de Tráfico y Movilidad Sostenible ya habían terminado y se traería aquí. Por lo tanto, estamos a la espera del cumplimiento de este primer punto de la proposición.

El punto 2 habla de incrementar las inversiones. Tuvimos el mismo debate acerca de los 75 000 millones de euros que tenemos de patrimonio viario —y con esto hago referencia a toda la red de carreteras, sea de titularidad del Estado o de las comunidades autónomas— y los 1500 euros anuales que se requerirían para su mantenimiento. Esto no se está llegando a cumplir y, por lo tanto —ya lo decíamos— estamos en un claro déficit en cuanto al mantenimiento de las vías.

Y en el punto 3, volvemos otra vez a las cifras que el señor Gamazo ha puesto encima de la mesa. Nos hablaba del 7,3%. Yo solo le puedo decir una cosa: no demos por perdidos a Cataluña y al País Vasco, porque siguen siendo parte del Estado y siguen siendo responsabilidad de todos y de todas. Por lo tanto, vamos a seguir responsabilizando al Gobierno de las muertes que se producen en esas comunidades autónomas y vamos a seguir pidiendo que esa ley futura, que tiene que ver con la seguridad

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 16

vial de todos y todas los españoles y las españolas, llegue al Congreso y podamos debatirla en las diferentes comisiones.

Por todo esto, porque estamos a favor de esa reforma legislativa, porque estamos a favor de que haya un mantenimiento de las vías y porque estamos a favor de que todas y todos estemos incluidos en esa reforma, vamos a apoyar esta proposición.

Muchas gracias.

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

Pregunto al Grupo Socialista. Doy por hecho la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular. ¿Cuál es su futuro?

El señor **HEREDIA DÍAZ**: No aceptamos la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: No la aceptan.

### — RELATIVA A GARANTIZAR LA ILUMINACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE ALUMBRADO ASOCIADO A LAS AUTOVÍAS QUE ATRAVIESAN CANTABRIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002846).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 5: Proposición no de ley relativa a garantizar la iluminación de las infraestructuras del alumbrado asociado a autovías que atraviesan Cantabria. Su autor es el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Para su defensa, la señora Alonso tiene la palabra.

La señora **ALONSO CLUSA**: Gracias, presidente.

Desde nuestro grupo parlamentario vemos necesario poner fin a una situación injusta que padece la comunidad autónoma a la que yo pertenezco y a la que represento, Cantabria. Es una situación que afecta también a otras comunidades autónomas, si bien me va a permitir que me refiera de manera especial a Cantabria.

En el año 2010, el por aquel entonces ministro de Fomento del Gobierno socialista, don José Blanco, en el marco de varias medidas de restricción del gasto, que incluían la cancelación de decenas de infraestructuras, tomó la medida de proceder al apagado de la iluminación instalada en centenares de enlaces de autovías y autopistas a lo largo y ancho de España, afectando de manera especial a Cantabria. A diferencia de la situación de otras comunidades, como Asturias o Euskadi, toda la red de carreteras de alta capacidad de Cantabria pertenece al Estado y, por tanto, todos los enlaces de Cantabria fueron apagados.

Con la llegada del Partido Popular en 2011 no se hacen cambios y la iluminación permanece apagada. De hecho, este Gobierno aprueba la Orden Circular 36/2015, que viene a dar respaldo jurídico y a consolidar el apagado, estableciendo umbrales de iluminación en función de la intensidad media diaria del tráfico muy difíciles de cumplir, exigiéndose un mínimo de 60 000 vehículos diarios aplicables a todo el territorio español, sin tener en cuenta el peligro que esto representa para zonas de alta pluviosidad como Cantabria. Esta medida puede parecer inocua, pero tiene serias repercusiones. Evidentemente, los postes de la luz o farolas están ubicados en los carriles de aceleración y deceleración de los enlaces y se ha invertido en ellos precisamente para mejorar la seguridad de las y los conductores en maniobras en las que pueden generarse situaciones de riesgo, al pasar los vehículos de unas vías de gran capacidad a vías urbanas, muchas de ellas frecuentadas por peatones y ciclistas y en las que hay intersecciones que pueden desencadenar situaciones de peligro.

Países de nuestro entorno, como Francia, Bélgica o Países Bajos, mantienen las luminarias encendidas. Desde el Grupo Confederal de Unidos Podemos entendemos que España no puede quedar al margen en materia de seguridad, máxime cuando estamos conociendo datos de que la reducción de siniestralidad ha empeorado en los últimos años. Se necesitan medidas para lograr reducir estas cifras tan preocupantes, y una sencilla, barata y fácil de gestionar pasaría por poner fin a los ocho años de apagón de nuestras autovías. Y es que está acreditado por los datos proporcionados por la Dirección General de Tráfico que una gran cantidad de accidentes con heridos y/o muertes que se producen de noche tienen lugar en tramos que carecen de iluminación artificial. Estas situaciones son especialmente graves en épocas de inestabilidad atmosférica, en otoño e invierno, que es cuando menos horas de luz natural

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 17

recibimos y, por consiguiente, cuando más incidencia tiene este apagón lumínico que afecta a casi todas las salidas e incorporaciones de las autovías de Cantabria.

En los últimos años esta situación ha generado reiteradas reclamaciones por parte de automovilistas y ayuntamientos; de hecho, muchos Gobiernos municipales se han dirigido al ministerio con la intención de revertir esta situación, obteniendo en la gran mayoría de los casos la llamada por respuesta o la propuesta de que sean los propios municipios los que asuman el coste de iluminar en estos tramos, opción que, aprovechamos para recordar, supone un claro abuso de poder del ministerio, pues son de todos conocidas las limitaciones presupuestarias que tienen los consistorios. A pesar de estas trabas, algunas administraciones locales de Cantabria, como es el caso de Torrelavega y Castro Urdiales, han conquistado, tras años de gran presión e insistencia, la recuperación de la iluminación de dos casos flagrantes, dos enlaces urbanos por los que transitan decenas de miles de vehículos cada día, como son los enlaces de acceso al Hospital de Sierrallana, en Ganzo (Torrelavega), y el enlace de Sámano, en Castro Urdiales.

Es por ello que instamos al Ministerio a proceder con urgencia de la siguiente manera: Que estudie y evalúe el impacto del apagado de la iluminación en las autovías de Cantabria, especialmente en los carriles de aceleración y deceleración, las travesías urbanas, los enlaces y las intersecciones con otras carreteras o vías urbanas. Que extraiga recomendaciones para devolver la iluminación viaria, utilizando tecnología más eficiente. Solicitamos que proceda a la revisión de la Orden 36/2015, de 24 de febrero, sobre criterios a aplicar en la iluminación de carreteras a cielo abierto y túneles, de manera que se permita el restablecimiento de la iluminación viaria en las autovías de Cantabria, y que se lleve a cabo una evaluación y revisión de las condiciones lumínicas para mejorar la visibilidad también para el resto de carreteras del Estado afectadas por la aplicación del Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 y EA-07.

Muchas gracias.

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

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Popular, ahora sí, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTURIZ**: Gracias, señor presidente. Señorías, buenos días.

Quiero disculpar la ausencia de nuestros diputados por Cantabria, Ana Madrazo y Diego Movellán, pero yo soy vecino, soy de Burgos, y me conozco perfectamente todas esas carreteras, puesto que paso algunos días de descanso en un sitio precioso, en una localidad cántabra.

Su señoría ha relatado cuál es la situación actual, derivada evidentemente de las órdenes circulares del Ministerio de Fomento adoptadas en un momento complejo por la situación económica, pero que se está tendiendo a revertir. Quiero destacar cuáles son los puntos lumínicos que están activos ahora mismo en la autovía AP-8 en Cantabria por dos motivos precisamente, porque se ha dulcificado la aplicación directa y, por supuesto, porque se han aplicado las previsiones contenidas en la Circular 36/2015 que ha mencionado su señoría.

Primero, la iluminación de un tramo de carretera o punto singular de la red que no cumpla los criterios establecidos de la intensidad media diaria y los 120 días de lluvia —60 000 u 80 000 vehículos diarios— se puede suavizar por la decisión del director general de Carreteras, previamente informada y documentada por la demarcación de carreteras correspondientes. Sobre la base de este criterio de atenuación y reconociendo los puntos estratégicos donde puede haber más accidentes, se han iluminado, basándose en esta Orden Circular 36/2015, la A-67 y la S-10 en el entorno de Santander, incluyendo el enlace entre ambas autovías, el enlace de Raos, que es el tramo con más IMD y tiene ya iluminación; los accesos al Hospital de Sierrallana, en la A-8, y Mompía, en la A-67, que ha sido precisamente derivado de esa excepción que le acabo yo de relatar anteriormente por el director general de Carreteras; el enlace de Tanos, en la A-67, excepción también autorizada por el director general de Carreteras; y el enlace de la verde S-30. Evidentemente, esto no es suficiente y precisamente por ello el Ministerio, derivado de un análisis exhaustivo y siempre pensando en su máxima, que es que en el ámbito de explotación de la Red de Carreteras del Estado la circulación de vehículos y peatones sea segura, funcional y cómoda, siempre compatibilizándolo con los criterios de economía y sostenibilidad, ha iniciado ya un proceso —lo anuncio aquí, en esta sala— de revisión de la Orden Circular 36/2015.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 18

Evidentemente, lo que usted trae aquí, señoría de Podemos, es una transmutación de lo que ya se planteó en el Parlamento de Cantabria. Lo mismo que usted ha relatado, lo mismo, se planteó en el Parlamento de Cantabria con fecha 6 de febrero de este mismo año —lo presentó el Partido Regionalista de Cantabria—, lo que pasa es que aquí, evidentemente, no hemos traído a colación la actitud que ha tenido en muchas de las obras prometidas el Partido Regionalista de Cantabria. Nada más voy a mencionar una de las cosas que se plantearon en el Parlamento regional de Cantabria. Se dice, efectivamente, que el acceso a Beranga está ausente de luz, pero el Partido Regionalista de Cantabria se ha llenado muchas veces la boca de decir que va a construir una carretera, la denominada Beranga—Costa Cantábrica, y todavía no lo ha hecho. También estamos en la lucha de quién paga las iluminaciones de las rotondas, si los ayuntamientos o el propio Gobierno regional. Hay que pedir lo mismo en un sitio y en otro.

Evidentemente, después de lo dicho, de que el ministerio tiene el firme propósito de dotar de la luminosidad necesaria a estas carreteras en los tramos que ustedes plantean, hemos presentado una enmienda técnica, una enmienda de mejora del texto que no vamos a leer aquí ahora mismo, pero que refleja el buen trabajo que realizó el Grupo Parlamentario Popular en el Parlamento de Cantabria con la enmienda que presentó y que fue recogida en parte en el texto transaccional que se aprobó en dicho Parlamento; hubo 35 votos a favor, con lo cual, evidentemente, el Grupo Popular también votó a favor. Por eso, señoría, yo le ruego que usted analice detenidamente esta enmienda técnica de modificación, que viene a recoger prácticamente lo mismo que usted plantea en el *petitum*.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTURIZ**: ¿No son cinco minutos, presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Cinco minutos ni de broma.

El señor **MATEU ISTURIZ**: Perdón.

Revíselo, por favor, y luego hablamos para llegar a un acuerdo que mejorará la luminosidad de las autovías de Cantabria, en lo que todos estamos de acuerdo.

Muchas gracias, señorías. Y disculpe, señor presidente. **(Aplausos)**.

¿Eran tres nada más?

El señor **PRESIDENTE**: No hay ningún problema. Le avisaba simplemente de que estaba terminando su tiempo. Cuando me ha dicho usted cinco minutos, pensé que pedía cinco minutos más.

A continuación, para fijar posiciones, la señora Rivera, por el Grupo de Ciudadanos.

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

El Real Decreto 1890 de 2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias, tenía por objeto establecer las condiciones de diseño, ejecución y mantenimiento que deben reunir las instalaciones de alumbrado exterior, con la finalidad de mejorar la eficiencia y el ahorro energético, así como la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero en el contexto del Plan de ahorro y eficiencia energética 2008-2011.

La Orden Circular 36/2015, que se citaba anteriormente, sobre criterios a aplicar en la iluminación de carreteras a cielo abierto y túneles, establece, en la Red de Carreteras del Estado, los criterios que deben tenerse en cuenta a la hora de tomar la decisión sobre la procedencia de iluminar un tramo en una carretera. Estos son los siguientes. En autovías y autopistas está justificado iluminarlas cuando discurran por suelo urbano ambos márgenes y cuando la intensidad media de vehículos sea igual o superior a 80 000 vehículos por día e igual o superior a 60 000 por día y se produzcan más de 120 días de lluvia al año, cosa que posiblemente en Cantabria así ocurra. En carreteras convencionales: No se iluminan en general, aunque puede justificarse su iluminación en caso de que el tramo sea un tramo de concentración de accidentes y en los dos últimos años más del 50 % de los accidentes se hayan producido en periodo nocturno. Por último, puntos singulares: Está justificada la iluminación de los puntos singulares en algunos casos. En cualquier caso, conviene recordar que el nivel de iluminación requerido por una vía depende de múltiples factores, como son el tipo de vía, la complejidad de su trazado, la intensidad y el sistema de control del tráfico y la separación entre carriles destinados a distintos tipos de usuarios.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 19

El apagón socialista del que hablábamos fue decretado en un contexto de crisis económica, crisis que se negó por el Gobierno en su momento y que nos obligó a darle al interruptor de apagado en un esfuerzo por reducir el consumo de energía. Sin embargo, a día de hoy, en el contexto de crecimiento económico, debemos ponderar muy bien estas dos necesidades: por un lado, la imprescindible eficiencia energética, que desde Ciudadanos defendemos siempre, y por otro, por supuesto, la seguridad vial, que también defendemos en esta Comisión y a nivel estratégico en el Gobierno.

La Orden Circular 36/2015 da respaldo jurídico y consolida este apagón en carreteras, sin tener en cuenta el peligro que esto representa para zonas de alta pluviosidad, nieve o bancos de niebla, como Cantabria, Asturias, Galicia y un largo etcétera. Los accidentes por mala iluminación pueden llegar a ser un factor determinante en casi el 5% de los siniestros en algunas zonas, sobre todo en las zonas más lluviosas del país. Hablamos de una necesidad real, la necesidad de que nuestras carreteras estén correctamente iluminadas, lo que no solo repercute en el bienestar del ciudadano, sino en salvar vidas. Debemos utilizar las infraestructuras de iluminación que ya existen y mejorarlas con tecnologías más eficientes para poder dar un servicio al ciudadano, como digo, no solo en Cantabria, sino en toda España.

Termino ya, presidente.

Desde que el Gobierno socialista decretara el apagón se ha evolucionado mucho en las energías renovables y en las tecnologías de alumbrado tipo LED, que sería la mejor apuesta para dicho alumbrado, buscando, siempre que sea posible, sistemas autónomos. La inversión en esta infraestructura está más que justificada en términos de rentabilidad económica y reforzada en términos de rentabilidad social, al evitar potenciales accidentes de tráfico. Además, algunos países de nuestro entorno han realizado pruebas para reducción de costes por iluminación, por ejemplo, instalando sensores de paso. Por tanto, creo que no solamente es importante abordar esta cuestión, sino que Ciudadanos votará a favor y, como digo, si puede ser a través de estas tecnologías y energías renovables.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Socialista, el señor Cortés tiene la palabra.

El señor **CORTÉS LASTRA**: Muchas gracias, presidente.

Nuestro grupo parlamentario va a apoyar esta PNL, a pesar de que en la exposición de motivos se demuestra un cierto desconocimiento de la historia de la construcción e iluminación de las autovías de Cantabria.

Creo que lo primero que habría que subrayar es que si alguien es irresponsable de la iniciativa política en la construcción de autovías, incluidas las infraestructuras de iluminación en nuestra comunidad autónoma, esos somos los socialistas, y creo que estas infraestructuras de las que disfrutamos han salvaguardado en gran medida la seguridad vial de todos los ciudadanos que las utilizamos. Es cierto que no debemos bajar la guardia, por eso necesitamos un mantenimiento correcto y adecuado de nuestras autovías que salvaguarde nuestra seguridad, no solo de la iluminación, sino también de la situación del firme en estas infraestructuras, que en algunos lugares es bastante defectuoso. Pero tenemos que recordar que el Partido Socialista no gobierna desde el año 2011 y que el Partido Popular ha tenido la oportunidad de mejorar estas infraestructuras durante siete años. Ni el actual ministro, que es de Cantabria, se preocupa de este asunto; prefiere estar todo el día vendiendo proyectos y generar estudios que nadie sabe cuándo terminarán de ejecutarse, ni siquiera qué porcentaje será capaz de ejecutar, mientras nuestras carreteras no están bien iluminadas y siguen con problemas de firme. El ministro tendría que pensar en estos asuntos en lugar de hacer piruetas electorales con presupuestos electoralistas, porque tiene una oportunidad de reparar el error que cometió el señor Cascos cuando cortó esta iluminación. El ahorro no puede poner en riesgo la seguridad. Ser un buen gestor es precisamente eso, saber dónde se puede ahorrar y en qué, y por eso le exigimos al ministro De la Serna que garantice la seguridad de todos los conductores que atraviesan nuestras autovías, adaptando las medidas de seguridad preceptivas, entre las que se incluye la iluminación adecuada y suficiente.

Me gustaría además que el señor ministro de Fomento no se tomara estas palabras como una opinión política contraria a la suya. La intervención del Grupo Socialista quiere ser constructiva. Quiere que el Ministerio de Fomento recapacite y, después de siete años, ilumine de una vez las autovías de Cantabria. Es posible que solucionar este asunto no sea tan visible o atractivo como presentar una gran obra para terminar nadie sabe cuándo, pero de lo que estamos seguros los socialistas es de que solucionar la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 20

iluminación de las carreteras de nuestra región debiera ser una prioridad para garantizar la seguridad vial de todos los ciudadanos de Cantabria y de todos aquellos que circulan por esas autovías.

Muchas gracias.

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

Pregunto al Grupo Parlamentario de Podemos: la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, ¿qué futuro tiene?

El señor **LUIS BAIL**: Entiendo que están llegando a una transaccional que llegará a la mesa oportunamente.

### — RELATIVA A REFORZAR EL COMPROMISO CON Y POR LA EDUCACIÓN VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003112).

El señor **PRESIDENTE**: Punto 6 del orden del día: Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, para reforzar el compromiso con y por la educación vial.

Tiene la palabra el señor Tremiño.

El señor **TREMIÑO GÓMEZ**: Muchas gracias, presidente. Señorías, buenos días.

El día 11 de diciembre del año pasado, del año 2017, tuvimos aquí, en el Congreso de los Diputados, la primera reunión del Foro por el Compromiso por la Seguridad Vial, un foro en el que muchos de ustedes estuvieron presentes, que quiere comprometerse con la seguridad vial y entre cuyos objetivos está la defensa y la promoción de la educación vial a lo largo de todo el ciclo vital.

Señorías, este foro está compuesto por muchas entidades de la sociedad civil, por la ciudadanía y por entidades que no tienen que ver nada con la política, entre las que está Fesvial —yo tuve el honor de ser durante muchos años patrono de esta fundación en mi vida anterior a la política— o Aesleme, de la que más tarde hablaré. En este foro quedaron claros determinados datos. En los últimos diez años más de 912000 siniestros viales, de los cuales se deduce que ha habido más de 134000 heridos graves; si añadimos los heridos leves, estamos hablando de 1,3 millones de personas en España, casi el 3% de toda la población. El 70% de estos heridos graves en accidente de tráfico quedan con secuelas de por vida: lesiones medulares —como el que les está hablando—, amputaciones de miembros, lesiones cerebrales con daño motor, etcétera. En el informe se decía que había una media de hospitalización de 14 días ingresado. Yo, señorías, por mi lesión medular, estuve un año en hospitales, un año de mi vida. Más de 23000 personas muertas, y todo ello además con un coste de más de 10000 millones de euros anuales.

Señorías, es evidente que no solo con la legislación resolvemos este problema que nos afecta a todos; es necesario incentivar una educación vial, es necesario hacer hincapié en la educación en todas las etapas de nuestra vida en cuanto a la seguridad vial. Lo que el Grupo Parlamentario Popular pide en esta proposición no de ley es literalmente lo que nos han pedido las entidades, lo que nos han pedido las personas, la ciudadanía, a la que nos debemos como responsables de la vida pública, a la que nos debemos como políticos. Nos han pedido que enmarquemos la educación vial como un principio esencial para la seguridad vial, nos han pedido, señorías, que incluyamos la seguridad vial en el pacto por la educación y para la educación. No es una solicitud del Partido Popular, es una solicitud de la sociedad civil; son los ciudadanos los que nos han pedido que incluyamos la educación vial en el pacto por la educación, no el Partido Popular. Nos han pedido que impulsemos la presencia de la educación vial a lo largo del curriculum escolar, nos han pedido la contextualización de la educación vial, nos han pedido promover y mejorar la formación en educación vial del profesorado, nos han pedido potenciar la formación y el reciclaje de las personas que imparten educación vial en los centros educativos, nos han pedido potenciar la coparticipación y la cooperación en la enseñanza de la educación vial en el contexto educativo de instituciones y organizaciones relacionadas con la disciplina —policía local, asociaciones, etcétera—, nos han pedido que impulsemos la cooperación y la coordinación de las comisiones de seguridad vial y de las subcomisiones de educación vial, y nos han pedido que mejoremos la movilidad y la seguridad vial en los desplazamientos a los centros escolares y su entorno. Señorías, repito, no es una PNL del Partido Popular, es una solicitud que clama de la sociedad civil, de los ciudadanos, de las personas con discapacidad.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 21

Les decía que iba a hablar de Asleme. ¿Conocen ustedes a su presidenta, Mar Cogollos, una persona tetrapléjica que desde que está en silla de ruedas se ha dedicado a trabajar y luchar por la educación vial y por acabar con los accidentes? Nos lo ha pedido ella, una persona tetrapléjica nos ha pedido que aprobemos todas estas propuestas que van en la PNL, incluida la educación vial, en el pacto por la educación. No se lo pedimos nosotros, señorías, nos lo piden los ciudadanos. Se lo pide también la persona que está hablando ahora, que lleva 27 años en silla de ruedas por un accidente de coche precisamente por no tener conciencia alguna de lo que supone la seguridad y no tener una educación vial cuando se produjo mi accidente, hace 27 años. Por eso, señorías, les pido honestamente que todos y cada uno de ustedes apoyen esta PNL, que, repito, no es una PNL del Partido Popular; la trae el Partido Popular, es verdad, pero es una reclamación de la sociedad civil, de las entidades a las que estamos obligados a representar y, evidentemente, a escuchar. Estoy seguro que todos ustedes van a apoyar esta PNL.

Muchas gracias, señorías.

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

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

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

Estamos de acuerdo con esta proposición no de ley, que recoge las conclusiones del Foro por la Educación Vial, que contienen, evidentemente, las reclamaciones de Asleme y de los colectivos que participaron en la misma, así como las que los grupos parlamentarios —yo estuve presente, en representación del Grupo Parlamentario Socialista—, formulamos.

Dice el portavoz del Grupo Popular que quién no va a estar a favor de esta proposición no de ley. Nosotros estamos plenamente a favor de todo lo que viene aquí; de manera retórica seguramente todo el mundo está a favor, pero lo cierto es que de manera práctica el Partido Popular ha demostrado en los últimos años no llevarlo a cabo, y esta es la realidad. Por eso hemos propuesto una ligera enmienda de modificación que suprimiría una pequeña referencia a que este debate se traslade a la subcomisión para la reforma de la ley educativa, para el pacto educativo. ¿Por qué? Ya lo dije entonces en el foro, y allí había representantes de las asociaciones de madres y de padres y del sector que apoyaron lo que dije, por la sencilla razón de que, lamentablemente, no parece que vaya a ser muy efectiva esa subcomisión, aunque nos gustaría que sí. Y ahora podríamos entrar a celebrar un debate de quién tiene la culpa. Yo pienso que la culpa la tiene el Gobierno, probablemente el Partido Popular piense que la culpa la tiene el Partido Socialista... Podríamos hacer aquí un ejercicio de repetición de lo que hemos dicho en los medios de comunicación y en la propia subcomisión, pero lo cierto y verdad es que es muy difícil que alcancemos un acuerdo en este punto por la sencilla razón de que hemos establecido un nivel de discrepancia formulado públicamente que hace difícil ahora mismo que eso se pueda conseguir.

En España, hasta que el ministro Wert y el presidente Rajoy lo decidieron, se estudiaba en los colegios de nuestro país, en la educación reglada, contenidos de educación vial, pero se lo cargó el Gobierno del Partido Popular cuando decide eliminar unilateralmente Educación para la Ciudadanía, y hemos pasado a ser el único país de toda la OCDE que no tiene contenidos específicos en la educación reglada. Evidentemente, sí que hay profesionales, enseñantes, maestros, profesores, que incorporan contenidos, sí que los hay, hay ayuntamientos que colaboran, pero de una manera extraoficial y todos pensamos que esto se debe recuperar. El Gobierno lo puede recuperar mañana mismo si quiere, sin esperar un día a que se acuerde —ojalá fuera posible de verdad— un pacto educativo entre todos los grandes partidos políticos de nuestro país; mañana mismo se podría incorporar en alguna asignatura contenidos de educación vial, que serían muy positivos. Yo lo que les pido es que hagamos algo útil. Como no sabemos si la reforma educativa se va a producir, si va a haber un pacto por la educación, ustedes piensan que por culpa del Partido Socialista y de la oposición y nosotros pensamos que porque el Gobierno está falseando el debate al no incorporar presupuesto a la posible reforma, como sabemos todos que, lamentablemente, eso no va a salir, hagan algo útil, efectivo y no engañemos a la sociedad; no intenten exponer ante la sociedad que esto no sale ya que no hay un pacto educativo porque en los años en los que el Partido Popular ha gobernado con mayoría absoluta lo que ha hecho ha sido quitar la educación vial del sistema reglado en España, así es. Por tanto, si quieren que esto salga, lo pueden hacer mañana mismo, el Gobierno tiene capacidad para hacer un decreto e incorporarlo y las comunidades autónomas para desarrollarlo y, probablemente, haremos un buen servicio al país, no vinculando cosas que a día de hoy son muy complicadas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 22

En cualquier caso, hemos presentado una enmienda que creo que es razonable, que creo que ayuda, porque estamos de acuerdo en lo que dice esta PNL, en lo que emanó del foro y en lo que ha defendido adecuadamente el portavoz del Partido Popular, pero creemos que la mejor manera de hacerlo ahora mismo no es a través del pacto, sino a través de un decreto del Gobierno para recuperar lo que en 2012 quitó el ministro Wert y el presidente Rajoy.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición, tiene la palabra la señora Ribera, por el Grupo Ciudadanos.

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

A mí me gustaría que este debate no se convirtiera en el típico y tú más a que estamos acostumbrados con el bipartidismo. No se puede llegar aquí con una proposición no de ley una vez más, cuando ya Ciudadanos presentó una proposición no de ley, si no recuerdo mal, el día 21 de septiembre en esta Comisión para hablar precisamente de eso, de incluir la seguridad vial dentro del pacto nacional por la educación. Tampoco se puede llegar por parte del Partido Socialista diciendo que en su época sí se estudiaba educación vial y que ahora de repente se ha sacado fuera. Yo creo que tenemos que empezar a madurar y a tener claro lo que son las cifras. La presentación que ha hecho el portavoz del Partido Popular es clara, él es un ejemplo de víctima de accidente de tráfico, sabe lo que eso significa, como lo sabe toda la sociedad, y creo que eso es lo que tenemos que poner sobre la mesa. En esta Comisión casi siempre llegamos a acuerdos porque la seguridad vial debe ser una cuestión estratégica de Estado y no puede ser nunca partidista, pues en el caso de la educación debería de ocurrir lo mismo, pero no está ocurriendo en el Congreso. Es una lástima que se haya dinamitado el pacto nacional por la educación, es una auténtica lástima por todo lo que eso arrastra, por supuesto a la seguridad vial y a muchas cosas que creo que en este país son muy necesarias si queremos salir de la situación de fracaso escolar que tenemos. Tanto por un lado como por otro deberíamos de hacer política de una forma más eficiente. La imagen que estamos dando a la ciudadanía de que no somos capaces de ponernos de acuerdo en un pacto nacional por la educación que define el futuro de una sociedad es muy lamentable, y aunque estemos en la Comisión de Seguridad Vial lo quiero dejar patente porque tanto el Gobierno como en este caso el PSOE no han actuado de forma, voy a decir, responsable. Es una lucha que mantenemos en Ciudadanos. Mi compañera portavoz en el pacto nacional por la educación ha estado trabajando duramente para poder llegar a un acuerdo y ha sido imposible, y esto arrastra por supuesto también a las víctimas de accidentes de tráfico, que siguen aumentando de manera dramática, desde el año 2013 no han parado de aumentar; sin embargo, no se están tomando medidas, el Gobierno no está actuando ni está haciendo políticas eficientes para la reducción de víctimas. Yo creo que eso es lamentable, porque estamos hablando de 1067 accidentes en el año 2017 con 1200 fallecidos y 4837 heridos graves hospitalizados; una tasa que, como decía, no deja de aumentar.

Si no tomamos conciencia desde aquí, desde el Congreso, de que tenemos que empezar a actuar en cosas tan importantes como es la educación vial, no conseguiremos reducir esas cifras, y se lo digo tanto a los representantes del Gobierno, que ahora tienen la responsabilidad, como a la oposición porque esto es una cosa de todos. Aquí no nos podemos borrar nadie, nadie nos podemos borrar de este debate, ninguno de los partidos ni mayoritarios ni minoritarios y, desde luego, tengan claro que Ciudadanos va a apostar de forma fehaciente por la educación vial y por incluirla dentro de ese pacto nacional por la educación, si es que conseguimos algún día rescatarlo. **(El señor vicepresidente, Juncal Rodríguez, ocupa la Presidencia)**. Esa es un poco la labor que tenemos desde la oposición, con la idea proactiva de conseguir algún día llegar a formar Gobierno. Apelo a la responsabilidad de todos porque creo que esto es muy importante para que las víctimas de accidentes de tráfico empiecen a reducirse y consigamos una seguridad vial de calidad en nuestro país.

Muchas gracias.

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

Señora Farré.

La señora **FARRÉ FIDALGO**: En primer lugar, quiero poner de manifiesto que hay más accidentes de tráfico de los que querriamos. Por otro lado, como la propuesta hace referencia sobre todo a los accidentes de los jóvenes, aunque ahora la exposición ha ido por otro camino, quiero insistir en que la línea de los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 23

caminos escolares, por ejemplo, o la de fomentar en el urbanismo la no separación de las zonas de ocio, de trabajo o residenciales cuando se diseñan los espacios también es importante, así como fomentar los transportes públicos colectivos, los planes de transporte de las empresas colectivos, etcétera. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

En el foro de diciembre, obviamente, había organizaciones de la sociedad civil, y aquí discrepo con lo de que nada tiene que ver con la política ya que la novena acepción de la RAE —he buscado en la RAE porque, al ser filóloga, el tema de las palabras me importa— dice que política es la actividad que un ciudadano hace cuando interviene en asuntos públicos con su opinión, su voto o con cualquier otro modo. Así que sí, es política. En este foro, en el que estaban representadas organizaciones de la sociedad civil, partidos políticos, pero también la DGT y el Ministerio de Educación, ya había unanimidad al respecto, ya estábamos de acuerdo en que se incorporaran contenidos en el curriculum, en que pudieran ser evaluables, en que se formara a quien los forma, la transversalidad del tema... En esto no había discusión. También se cuestionaba el hecho de que esto se haga ahora a través de iniciativas privadas o por agentes de la policía local, sin ninguna vía educativa. En ese foro estaba Gregorio Serrano y también había representación del Ministerio de Educación, así que entiendo que el compromiso ya existe.

Dicho esto, lo que no entendemos, y por eso saludamos la enmienda del PSOE, es que se vincule esto al pacto educativo, porque cuando hablamos de pacto educativo parece que hablamos de un gran consenso entre los diferentes partidos políticos y la sociedad civil, pero al final lo cierto es que en lo que consiste es en unas recomendaciones al Gobierno no vinculantes, que son las conclusiones que salen de una subcomisión que se llama por un pacto educativo, etcétera, etcétera, y que ahora mismo está en vía muerta. Además, es paradigmático que aquí se hagan proposiciones no de ley que se desoyen, proposiciones de ley que se vetan por diversos mecanismos, que el PP nos proponga a la Comisión no legislativa de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible proponer al Congreso que proponga una subcomisión por un pacto educativo —además hace unas recomendaciones que no son vinculantes—, que proponga al Gobierno del PP que respete los acuerdos del Foro del Compromiso de Seguridad Vial, en el que ya estuvimos de acuerdo. Esto es lo que nos deja un poco en *shock*, y no es la primera vez, llevan unas cuantas. Entonces yo insistiría en lo que ya se ha dicho, que es hacer sin excusas y recordando siempre que hay que dotar las medidas, los pactos, los acuerdos de partidas presupuestarias, porque solo con palabras o con leyes, diga lo que diga Dolors Montserrat, no se consiguen cosas.

Nosotros apostamos por la participación de la sociedad civil y votaremos a favor de esta iniciativa, aunque vuelvo a mostrar el estupor de volver a ver al PP pidiéndole al PP que haga lo que tiene que hacer, que es escuchar a la sociedad civil.

Gracias.

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

Grupo Socialista, respecto a la enmienda... Perdón, es el Grupo Popular, a quien pregunto si acepta o no la enmienda.

El señor **TREMIÑO GÓMEZ**: Presidente, el problema es que la propuesta que hace el foro...

El señor **PRESIDENTE**: Don Ignacio, sí o no.

El señor **TREMIÑO GÓMEZ**: Por eso digo, que no podemos admitirla porque...

El señor **PRESIDENTE**: No la admiten. No puedo concederle que explique su voto negativo, simplemente que diga sí o no, y ahí tengo que ser estrictamente objetivo.

Gracias, señor Tremiño.

### — RELATIVA A LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA ESPECÍFICO PARA ALCOHOL Y DROGAS EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001634).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 7, del Grupo Ciudadanos, para la implantación de un sistema específico para alcohol y drogas en la Dirección General de Tráfico. Supongo que es para evitar la conducción por los efectos del alcohol y drogas, naturalmente. En cualquier caso, todos cometemos errores, como ya han podido comprobar que la Presidencia también los comete.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Julià.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 24

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

Eduardo Monfort y Luis Alberto Contreras perdieron la vida el 7 de mayo de 2017 después de que un automovilista, que dio positivo en alcohol y drogas, arrollase en Oliva —Valencia— a un grupo de seis ciclistas, en el que también iba José Antonio Albi, herido de gravedad, que falleció unos días más tarde. Una semana después, en la mañana del 13 de mayo, otra conductora ebria arrollaba a seis ciclistas en Tarragona. Hace solo unas semanas la historia se repetía en Mallorca. A todos les hago llegar mis más sinceras condolencias.

El número de accidentes con bicicletas implicadas se ha duplicado en las vías interurbanas en solo siete años; ha pasado de 1082 en 2009 a 2013 en 2015, también duplicándose dentro de las ciudades, pasando de 2387 a 5173 en el mismo periodo. El año 2015 se fue con 58 ciclistas fallecidos y 652 heridos graves, lo que supone un incremento del 33 % respecto a 2009. Los datos de 2016 auguraron un pronóstico prácticamente peor. Nuestro país no está respondiendo de forma suficiente a las necesidades de los ciclistas ni en la seguridad vial ni en la seguridad jurídica. Esto lo demuestran cuando menos tres motivos, el preocupante aumento en el consumo de alcohol y drogas por parte de los conductores de vehículo a motor, la impunidad por falta de sanción penal a la que pueden acogerse los conductores de vehículos a motor en determinados casos de atropello imprudente y la escandalosa impunidad a la que se acogen quienes en caso de accidente deniegan el socorro a las víctimas y se dan a la fuga, para lo cual se ha creado aquí, en el Congreso, una ponencia.

El ejemplo más claro de todos los que hemos oído es el del señor Óscar Bautista, ciclista que falleció como consecuencia de un accidente de tráfico en el que, a pesar de ser atropellado por un camión, cuyo conductor se dio a la fuga, cuando circulaba normalmente por el arcén, la juez instructora consideró que se trataba de un caso de homicidio por imprudencia de carácter leve archivando la causa, hecho que motivó a Ana, su viuda, a la que hemos tenido el placer de tener aquí, en el Congreso de los Diputados, a iniciar una solicitud en change.org, presentando en unos meses más de 200 000 firmas en el Congreso reclamando una ley más justa.

La seguridad jurídica es imprescindible, pero la seguridad vial es vital, es lo que creemos en nuestro Grupo Ciudadanos. En 2016, y según las cifras facilitadas por la DGT, de los 3026 conductores involucrados en accidentes dieron positivo un 20 %, casi un 7 % más que el año anterior, y de las 3350 pruebas a conductores infractores dieron positivo el 63 %, y todo ello pese a que el número de pruebas realizadas en 2016 fue algo inferior al del año 2015. Además, los datos indican que la mayor parte de las infracciones son realizadas en la madrugada y en los fines de semana, coincidiendo a menudo con el momento en que los ciclistas salen a circular.

Si somos capaces de conjugar los tramos de concentración de víctimas, de ciclistas, y los tramos de concentración de accidentes causados por el consumo de drogas y alcohol estaremos identificando los lugares de mayor riesgo y se podrán reforzar con agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y movilizar patrullas de helicópteros de Tráfico a estos lugares especialmente peligrosos para los ciclistas. En definitiva, lo que planteamos en esta PNL es crear un Invive de drogas similar al Invive de motos que ya presentamos, que puede salvar muchísimas vidas. El Grupo Ciudadanos insta al Gobierno a que se invierta en este proyecto y se ponga en marcha cuanto antes porque el mejor accidente realmente es el que no se produce.

En cuanto a la enmienda de modificación que nos ha planteado el Partido Popular, no vamos a aceptarla, ya que recoge nuestra PNL pero nos recorta tres puntos importantes que creemos que son necesarios y la base de nuestra PNL: implantar el sistema específico para alcohol y drogas, intensificar y priorizar los controles en los puntos negros de alcohol y drogas y sobre todo incluir medidas de reeducación y atención médica a los conductores afectados poniendo especial énfasis en los colectivos policonsumidores o reincidentes.

Muchísimas gracias.

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

Un comentario personal, la corrección del título tenía que haber incluido una especial referencia al mundo de los ciclistas, a los que usted ha hecho especial referencia. En cualquier caso, para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra doña Mar Blanco.

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

Señorías, antes de entrar en el fondo de la cuestión quería realizar en nombre del Grupo Parlamentario Popular una pequeña aclaración a la portavoz de Ciudadanos, que creo que se saltó aquel día el Pleno.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 25

Quiero recordarle que a iniciativa del Grupo Parlamentario Popular se ha tramitado precisamente una proposición de ley para terminar con esa impunidad a la que usted hacía mención de los conductores que niegan el auxilio a los ciclistas, a los atropellados.

Y ahora sí, ya entrando en la cuestión y en el fondo de la iniciativa que sometemos hoy a debate, diré que la conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas y con presencia de drogas en el organismo es uno de los principales motivos de preocupación de la Dirección General de Tráfico a la hora de analizar la seguridad vial. Por ello, en los últimos años se han intensificado los mensajes informativos a través de las redes sociales y de la página web, se han intensificado también los controles que llevarán a cabo los agentes a pie de carretera, poniendo un especial énfasis en los colectivos policonsumidores, que son aquellos conductores que se ponen al volante y que consumen habitualmente alcohol o diferentes drogas. Por lo tanto, hoy debatimos una iniciativa del Grupo Parlamentario Ciudadanos desfasada en el tiempo, y no solo porque fue registrada hace más de un año, sino porque lo que piden en la casi totalidad de sus puntos no solamente lo está llevando a cabo ya el Gobierno desde hace mucho tiempo, sino que incluso las medidas y acciones puestas en marcha por la Dirección General de Tráfico van mucho más allá de lo que pide Ciudadanos en esta iniciativa.

¿Y qué ha hecho el Gobierno a lo largo de estos últimos años, mientras ustedes tenían esta iniciativa guardada o escondida? En primer lugar, la Dirección General de Tráfico ha realizado mejoras importantes en ese sistema de información en lo relativo al consumo de drogas y alcohol, lo que permitirá un mayor conocimiento de la problemática y por tanto una mejor actuación. En segundo lugar, ha incrementado el número de controles de drogas, lo que ha supuesto la adquisición de más medios materiales para llevarlos a cabo —furgonetas, detectores móviles de alcohol y otras drogas, etcétera— y la realización de mayor número de acciones educativas y campañas divulgativas incidiendo en los peligros de las drogas y de la conducción. Para llevar a cabo el incremento de dichos controles, la DGT ha invertido 6,7 millones de euros en la compra de 156 nuevas furgonetas, transformadas y habilitadas para la realización de dichas pruebas, furgonetas que han sido distribuidas entre aquellas provincias con mayor número de accidentes en los que el consumo de alcohol y otras drogas ha sido un factor concurrente.

Presidente, no sé de qué se ríe la portavoz del Grupo Ciudadanos, puesto que creo que estamos tratando un tema bastante serio, por lo menos lo es para este grupo y para este Gobierno. No sé si para ustedes no lo es.

Continúo. Además de las furgonetas...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Blanco, el orden en la Comisión y ese tipo de intervenciones le corresponden a la Presidencia, pero tiene usted la palabra. Continúe.

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

Decía que además de en las furgonetas, la DGT también ha invertido otros 7,7 millones de euros en la compra de 746 etilómetros y 500 lectores de drogas, así como en la adquisición de 23400 kits multidroga, ampliando también el número de pruebas que realizarán, como novedad, las patrullas en moto, dotando a los motoristas de formación y medios materiales para que efectúen controles de drogas sin necesidad de la presencia de vehículos de atestados, lo que permitirá realizar controles más dinámicos e inmediatos en cualquier momento. En tercer lugar, en relación a los colectivos policonsumidores o reincidentes, la Dirección General de Tráfico viene también trabajando en la validación de un protocolo que posibilitará que los conductores reincidentes puedan perder incluso el permiso de conducir, siempre y cuando las autoridades sanitarias certifiquen que el conductor ha perdido las aptitudes psicofísicas para conducir, siendo por supuesto las jefaturas provinciales las que aplicarán la pérdida de la vigencia del carné por falta de este tipo de aptitudes. En cuarto lugar, la DGT, teniendo en cuenta la necesidad de atajar la problemática desde el origen minimizando en la medida de lo posible la presencia de los conductores que han consumido previamente alcohol o drogas, mantiene la cesión de equipos de detección de alcohol a los ayuntamientos —más de 400 etilómetros evidenciales y 1000 etilómetros digitales—, impulsa desde el año 2015 un proyecto de intervención de drogas en zona urbana que ofrece a los ayuntamientos recursos de carácter educativo, formativo y material. Por lo tanto, señorías, la colaboración con los ayuntamientos sí, como ya se está realizando, con el claro objetivo de que la actividad de prevención de accidentes se realice no tanto donde se producen como en la zona de consumo, que es el lugar donde hay que incidir para prevenir, que es al fin y al cabo de lo que se trata. Y, en quinto lugar, desde la DGT se está realizando un trabajo continuo de concienciación desde tres enfoques diferentes: educación, formación y comunicación, con el objetivo de sensibilizar a la sociedad

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 26

sobre las consecuencias que tienen nuestros actos y nuestros consumos en la carretera, pero también prevención y concienciación para que nadie apague su vida ni la de otros en la carretera, porque, a pesar de que España sigue siendo uno de los países más seguros en carretera tanto del mundo como de Europa, tenemos que seguir haciendo grandes esfuerzos entre todos para reducir las cifras de siniestralidad. Este es el objetivo de este grupo, este es el objetivo de este Gobierno y, por lo tanto, el objetivo también de esta Comisión.

Para finalizar quiero reiterar a la portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos que la iniciativa que ustedes presentan hoy no aporta nada nuevo a lo que ya viene realizando el Gobierno; todo lo contrario, es una iniciativa que se queda corta y que no suma porque, tal y como he manifestado a lo largo de mi intervención, el compromiso de este Gobierno va mucho más allá de lo recogido en esta iniciativa, es un compromiso plasmado en inversiones y diversas actuaciones encaminadas a concienciar y a evitar nuevos accidentes, nuevos fallecidos, nuevos lesionados por consumo de drogas y alcohol, entre otros factores de riesgo.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Mar Blanco.

A continuación, para fijar posición, tiene la palabra el señor Vila por el Grupo Podemos.

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

Estoy un poco estupefacto con la PNL y con la defensa que ha hecho la portavoz de Ciudadanos, primero porque ha hecho la defensa de una cosa que no tiene nada que ver con lo que figura en la PNL; o sea, nada de lo que ha hablado de la impunidad en cuanto a los accidentes de tráfico con los ciclistas de personas que han consumido alcohol viene recogido en la PNL. De hecho, una de las primeras cosas que me ha sorprendido es sobre la implantación de un sistema específico de alcohol y drogas en la DGT, sin decir absolutamente para qué ni en qué consistiría, más allá de todas las medidas punitivas, que son las únicas que planteáis en esta PNL. Vaya por delante que nuestro grupo no dice que no tenga que haber controles, pero creo que tenemos que ampliar el foco si queremos realmente reducir el consumo de alcohol en la sociedad en general y también al volante. Y me sorprende muchísimo porque la portavoz de Ciudadanos viene de ser ponente en una ponencia que ha durado más de un año sobre el uso de alcohol en menores. Se ha debatido durante más de un año sobre el problema que tenemos como sociedad con la tolerancia ante el alcohol y el consumo elevado del alcohol, y las conclusiones que se han sacado en el informe de la ponencia, que es un acuerdo de mínimos de todos los grupos parlamentarios, van en la línea contraria de lo que está proponiendo esta PNL. **(La señora Julià Julià pronuncia palabras que no se perciben)**. Todas las conclusiones dicen que hay que acentuar...

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, eviten el debate entre ustedes. El turno de palabra lo tiene el representante del Grupo Podemos; sigamos estrictamente el orden que establece la Presidencia en aplicación del Reglamento.

El señor **VILA GÓMEZ**: ... el ámbito de actuación en la educación, en la prevención y no tanto las medidas punitivas, más que nada porque se ha visto que no han tenido un efecto positivo para el objetivo que se busca, que es reducir el consumo de alcohol en la sociedad y también, evidentemente, al volante. La exposición de motivos habla también —en las conclusiones de la ponencia del alcohol— de intentar no estigmatizar a las personas que tienen un problema de alcoholismo o de drogadicción en general y la exposición de motivos de Ciudadanos comienza con una frase, literal: La drogadicción es una enfermedad que tiene su origen en el cerebro de un gran número de seres humanos. De hecho —sigue diciendo— un drogadicto nunca en la vida va a dejar de ser drogadicto, como mucho es un drogadicto en descenso.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Vila.

Por favor, silencio, estamos concluyendo. Al ponente, que está intentando dar sus razones para explicar su posición, le resulta muy complicado; por lo tanto, estoy en la obligación de ampararle en el uso de la palabra.

Continúe.

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

Decía que la exposición de motivos es sorprendente, porque dice literalmente que la drogadicción es una enfermedad que tiene su origen en el cerebro de un gran número de seres humanos, sin tener en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 27

cuenta el contexto social, que fomenta o facilita que una persona sea drogadicta. En este sentido, cabe destacar —sigo citando literalmente— que el adicto seguirá siendo un adicto mientras vida, el individuo será un adicto en remisión... Es decir, la exposición de motivos lo que hace es estigmatizar de por vida a quien tiene un problema de drogadicción, cosa que va totalmente en contra de las conclusiones del informe de la ponencia del consumo de alcohol y de los informes que hacen todos los organismos especializados en el consumo de drogas y en las drogadicciones. Por tanto, nos parece que ya la exposición de motivos imposibilita que el voto no sea otro que el contrario, porque estigmatiza de por vida a las personas. Y, como decía antes, para terminar ya, de la parte propositiva, que son seis puntos, cinco son medidas punitivas, cuando, insisto, las conclusiones de todos los informes y de organismos vinculados a las drogadicciones y al consumo de alcohol en concreto dicen que son necesarias, pero que no son las únicas medidas que se deben implementar porque no son eficaces para reducir el consumo de alcohol, que entiendo que es lo que busca la PNL de Ciudadanos y el Grupo Parlamentario Ciudadanos, aunque no lo parezca por el texto y la parte propositiva de la PNL. Por tanto, nuestro grupo votará en contra de esta PNL, como no podía ser de otra manera.

Gracias.

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

Para terminar, por el Grupo Socialista, el señor Bellido tiene la palabra para fijar posición.

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

La proposición no de ley del Grupo Parlamentario Ciudadanos consideramos que es pertinente en cuanto que nos trae un debate que se ha celebrado en el Congreso de los Diputados en otras comisiones y que consideramos que es absolutamente necesario. Compartimos el fin último de la propuesta de Ciudadanos, más allá de algunas afirmaciones concretas en la exposición de motivos, y pensamos que debe ser una prioridad pública, del Gobierno, de este Congreso de los Diputados, que se aumente el número de controles de alcohol y drogas que se realizan en las carreteras, en tanto en cuanto el consumidor de alcohol y drogas, ya sea esporádico o aquel que se encuentre en un caso de adicción, no solamente pone en riesgo su propia vida, sino también la del resto de ocupantes del vehículo y de usuarios de la calzada. Por tanto, deberíamos trabajar en esta línea de aumentar controles, también de trabajar, como dice la propia proposición no de ley, de incidir más en la labor educativa y, por supuesto, en la rehabilitación de las personas que tienen una adicción. Vamos a intentar que la cuestión no se quede meramente en una cuestión sancionadora, sino también reeducadora.

Dos matizaciones a la proposición no de ley, que votaremos a favor. En cuanto a los colaboradores, creemos que no debe circunscribirse al ámbito de los ayuntamientos, también debe implicarse a las comunidades autónomas, a las diputaciones provinciales, a los entes comarcales; en definitiva, si se trata no solamente de perseguir a los infractores, sino también de educar y de concienciar, creemos que es muy pertinente contar con todos los actores de la Administración pública y de la propia sociedad que quieran cooperar y, por supuesto, con las asociaciones. En segundo lugar, anuncio que el Grupo Parlamentario Socialista traerá en el futuro debates ligados a este y que tienen que ver con tecnologías que existen y que pueden ponerse al servicio de los conductores y del sistema para evitar que personas que puedan dar positivo en alcohol y drogas puedan conducir, y particularmente esto nos preocupa mucho en el caso del transporte de viajeros y, aún más si cabe, en el ámbito de los autobuses que hacen rutas escolares. Este es un debate que debemos abordar en esta Comisión y que el Grupo Parlamentario Socialista traerá.

Finalmente, invito al Grupo Parlamentario Ciudadanos a que se tome en serio este tipo de iniciativas, pero para que se hagan cumplir, no se trata solamente de presentarlas. En la prehistoria, antes de que Ciudadanos estuviese en este Congreso de los Diputados —me estoy refiriendo a 2015—, se aprobaron iniciativas como la que anteriormente ha traído el Grupo Popular. En 2015 se aprobó una por unanimidad, a instancias de Convergència i Unió, y no se llevó a cabo, no está en la Ley educativa la reforma para que la educación vial esté ahora mismo incorporada. Son cosas que suceden. ¿Qué ha cambiado de 2015 a ahora? Efectivamente, que está Ciudadanos en el Congreso de los Diputados, pero también que el Partido Popular no tiene mayoría absoluta y, sin embargo, lamentablemente las cosas no cambian porque el Partido Popular, con la ayuda de algún grupo parlamentario, sigue bloqueando el cambio. Yo le pido a Ciudadanos que haga posible que esta PNL, que compartimos en su esencia, y otras PNL se puedan llevar a cabo y que se le exija al Gobierno de una vez por todas que lo que aquí se aprueba se haga ley y se cumpla en la sociedad.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 28

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

Acabo de recibir un mensaje que quiero comunicar a la Comisión por cuanto se habla en distintos momentos de incumplimientos, ciclistas, abandono y tal. Me llega que hoy, en este momento, parece que en la ponencia que tramita la proposición de ley a la que antes ha hecho referencia la señora Blanco todos los grupos han estado de acuerdo en incrementar la pena por abandono. Lo digo en relación al ciclista fallecido. Una vez más, yo, como presidente, me congratulo de que en determinados parámetros relacionados con la seguridad vial no existan diferencias ideológicas, y este es un claro ejemplo. En la reforma el Código Penal, que es una pieza fundamental del ordenamiento jurídico, todos los grupos presentes en la Cámara han apoyado un planteamiento de esa naturaleza. Yo creo que es muy positivo.

### **DEBATE Y VOTACIÓN DE SOLICITUD DE CREACIÓN DE LA SUBCOMISIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 158/000048).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la última iniciativa incluida en el orden del día, que es debate y votación de la solicitud de creación de una subcomisión sobre movilidad sostenible, iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y para la cual tiene la palabra el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias de nuevo, señor presidente.

Señorías, finalizamos hoy la Comisión hablando de la movilidad sostenible, una cuestión que atañe a todos, tanto a instituciones como a empresas y ciudadanos, y de trascendental importancia para el desarrollo de acuerdos en los distintos compromisos nacionales e internacionales para la reducción de las externalidades negativas...

El señor **PRESIDENTE**: Reitero la petición de silencio para amparar al ponente, por favor.

El señor **GAMAZO MICÓ**: ... que genera el sistema de transporte. En España el sector del transporte es el mayor consumidor de energía final. Además, es el mayor emisor de dióxido de carbono, ya que la mayor parte de la energía utilizada en el transporte proviene de combustibles derivados del petróleo.

La movilidad sostenible enmarca un amplio rango de acciones que permiten que las personas se desplacen tal y como lo hacen en la actualidad pero reduciendo su impacto medioambiental, ayudando con ello a frenar el aumento de la contaminación del aire. En el Grupo Parlamentario Popular entendemos que el interés general obliga a esta Cámara a profundizar con rigor, seriedad y conociendo de primera mano las inquietudes del sector y de aquellos que van a verse afectados directamente para conocer los efectos negativos de las emisiones en la conservación medioambiental y los perjuicios ciertos en alto grado para la salud. Por ello hemos presentado esta petición, señorías, de creación de una subcomisión de movilidad sostenible en el seno de esta Comisión, porque creemos que este asunto exige ser liderado por la Cámara y ser estudiado con solvencia y rigor para profundizar con seriedad en este tránsito a una movilidad sostenible de personas y mercancías a través de medios de transporte enérgicamente más eficientes y ecológicos. El objeto concreto de la subcomisión que les proponemos persigue elaborar un informe sobre los distintos supuestos de modalidades de transporte utilizados por la ciudadanía, valorando los nuevos servicios de transporte, que son el mayor vector de cambio en la movilidad, e incorporando una parte específica relacionada con las medidas a adoptar para estimular la baja contaminación en los vehículos de tracción mecánica y el uso de los vehículos menos contaminantes. Queremos con esta propuesta que el trabajo parlamentario de los diputados sea eficaz y útil para la ciudadanía, reflejando nuestro compromiso con la conservación del entorno natural y con la garantía de una buena calidad de vida, así como el perfecto desarrollo de los ciudadanos en todos los aspectos.

Señorías, además esta creación de la subcomisión no supondrá ningún coste adicional para la Cámara al no haber retribución extra alguna para los parlamentarios que formamos parte de la misma, algo que viene siendo noticia últimamente. Esperemos que esto no desanime la aprobación por parte de sus señorías.

En el recorrido de esta subcomisión habría que considerar que la movilidad sostenible es una cuestión de especial interés para las ciudades, donde, más allá de los beneficios ambientales, también se busca el bienestar económico, social y de tránsito de sus vecinos. Tendríamos que estudiar los diversos orígenes del efecto contaminador, ya que no solo la circulación es responsable del mismo —existen otras fuentes—, así como valorar los orígenes de las distintas fuentes de energía, teniendo en consideración que la motorización es fundamental en la actividad económica, tanto en la producción como en la transformación

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 29

y en la distribución logística, y sin obviar que la industria del vehículo en nuestro país representa el 10% del producto interior bruto, que tenemos 17 factorías en España y que transformaciones disruptivas pueden conllevar el deterioro de la masa salarial laboral y por tanto afectar directamente al bienestar de los ciudadanos.

Podemos llegar a comprender el esfuerzo que esto supone para los grupos parlamentarios con menor número de diputados a la hora de poder abarcar la gran cantidad de trabajo que sus señorías desarrollan en el Congreso, pero la importancia de la movilidad sostenible y la presión de la opinión pública por el efecto contaminante de las emisiones por combustión exigen aumentar el trabajo y el esfuerzo de los parlamentarios y por eso apostamos por la creación de esta subcomisión, conformada por 12 diputados: 3 diputados del grupo parlamentario con más de 100 diputados, el Grupo Parlamentario Popular; 2 diputados de aquellos grupos entre 25 y 100 diputados, y 1 diputado por cada grupo parlamentario, 14 en total, y no 12.

Señorías, finalizo. El apoyo del grupo parlamentario al desarrollo de la movilidad sostenible es claro, es evidente, no nos encontramos ante una comisión de oposición y desgaste al Gobierno, y ahí está el verdadero motivo, tal vez, del rechazo de esta creación por parte de algunos grupos parlamentarios. Esperemos que cambien de criterio. Porque impulsar esta comisión es necesario y es una oportunidad de realizar un trabajo solvente por parte de esta Comisión, casando todas las variables tras escuchar a los comparecientes con el fin de presentar unas conclusiones concretas y rigurosas a la opinión pública en favor de la movilidad sostenible y del interés general. Ese es el objetivo.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición, por el Grupo de Ciudadanos tiene la palabra la señora Rivera.

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

En 2017 se matricularon en España un total de 4 105 vehículos totalmente eléctricos, lo que ha supuesto una subida del 44,54% respecto a las unidades matriculadas en el año 2016. El mayor precio relativo de un coche eléctrico es conocido, lo que, pese a evidentes beneficios sociales, efectivamente medioambientales, de estos vehículos, desincentiva en gran medida una compra privada masiva de estos. Tal y como muestran las cifras del parque móvil de vehículos, en 2016 había en España casi 23 millones de turismos, de los que casi 10 millones eran de gasolina, los restantes 13 millones eran de gasoil. La categoría Otros la conformaba una cifra casi residual de 17 614 vehículos. Por lo tanto, creo que es un tema clave que actuemos en beneficio de la movilidad sostenible, es más que evidente.

Por otra parte, la antigüedad media del parque móvil español alcanza los 12, 13 años en este año 2018, y más de 7 millones de vehículos ya circulan con más de 10 años de antigüedad. En 2017 la edad media de los turismos implicados en accidentes mortales se elevó a 13,8 años y un elevado porcentaje de los vehículos en circulación no logran pasar la ITV. En el plano medioambiental, un coche fabricado en el año 2014, por poner un ejemplo, emite un tercio menos de CO<sub>2</sub> y un 85% menos de óxidos de nitrógeno que uno de hace 10 años.

En cuanto al análisis de lo que hoy se presenta, la creación de esta subcomisión, queríamos comentar que en Ciudadanos somos conscientes de la necesidad de impulsar medidas de movilidad sostenible y por ello presentamos en la Comisión de Economía, Industria y Competitividad una proposición no de ley, que resultó aprobada, sobre la aprobación de medidas de impulso a la industria del transporte sostenible, con fecha 13 de diciembre de 2017. En ella se incluían diversas medidas para potenciar precisamente esto, articular un plan plurianual de ayudas directas para la adquisición de vehículos eléctricos del Plan de Impulso a la Movilidad con Vehículos de Energías Alternativas (MOVEA), con la finalidad de garantizar la estabilidad y la continuidad temporal de las mismas.

Lo cierto es que Ciudadanos, sobre la creación de esta subcomisión, nos vamos a abstener, y les voy a decir por qué. Porque esta Comisión en la que estamos se llama ya Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y hemos dicho en esta Comisión muchas veces que en esta Comisión tenían que entrar todas las proposiciones no de ley que tuvieran el apellido seguridad vial; sin embargo, las de movilidad sostenible en más de una ocasión se han derivado, por ejemplo en el caso de Ciudadanos se derivó una a Cambio Climático. Así que nos parece bien que haya una subcomisión que estudie la movilidad sostenible, pero nos vamos a abstener porque consideramos que ya existe la comisión donde se pueden tratar esos temas que están planteando ustedes como Partido Popular. Creo que los temas se deben debatir, pero también quiero poner sobre la mesa que pensamos que se deberían debatir aquí, en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 30

la comisión principal, que para eso tiene ese nombre compuesto, insisto: Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Así que esa reflexión la dejo sobre la mesa y esa es nuestra posición.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rivera, pero como ha hecho una referencia que directamente está relacionada con mi actuación como presidente de la Comisión, quiero señalarle que la Mesa en ningún momento ha desestimado o inadmitido a trámite —me refiero a la Mesa de la Comisión— ninguna iniciativa sobre movilidad sostenible. La realidad es que se han tramitado las que hay; si no ha habido más es porque los grupos parlamentarios no han tenido inquietud para someter a la Comisión iniciativas sobre este particular. En segundo lugar quiero aclararle que el concepto de subcomisión y comisión es distinto; la subcomisión tiene la encomienda de hacer un informe, la subcomisión no debate proposiciones no de ley y la subcomisión puede estar apoyada, formada y documentada por expertos que la ayuden a elaborar un informe sobre un tema que yo personalmente creo que está en la preocupación de todos los grupos parlamentarios y en la mente de todos los ciudadanos. Quería marcar, en cuanto a las reflexiones que ha hecho, la diferencia entre una Comisión y una subcomisión. La Comisión no tiene ningún informe que elaborar y la subcomisión sí, por eso puede nutrirse de una información adicional, incluidas comparecencias específicas sobre el particular.

Y, dicho esto, a continuación, por el Grupo Podemos tiene la palabra la señora Farré.

La señora **FARRÉ HIDALGO**: Después de la intervención del presidente, como segundo chascarrillo diría que aquí hay mucha gente que no cobramos más de lo que cobrábamos antes ni cobramos más por más responsabilidades, así que las críticas a la subcomisión que se proponen, no hagamos demagogia y afrontemos el por qué están ahí. Podría decir simplemente: es que está super mal hecha la propuesta, pero no voy a hacerlo; os voy a argumentar por qué no nos parece correcto como está planteada la subcomisión.

En primer lugar, lo ha apuntado ya la compañera de Ciudadanos: subcomisión de Movilidad Sostenible, —sé la diferencia entre una subcomisión y una Comisión—, en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible; el objeto es analizar lo que ya en teoría teníamos que estar analizando aquí. Después, gran problema: no compartimos el mismo punto de partida en muchos conceptos básicos que son de análisis, y si no los compartimos, no podremos avanzar en ningún informe, vamos a estar siempre en desacuerdo. Por ejemplo, leyendo la exposición de motivos de la propuesta de creación de la subcomisión, hablamos de movilidad y solo se hace referencia a cuatro ruedas, motos y bicis, que ocupan carreteras; no hay calles, no hay movilidad en la cercanía, no se habla del transporte a pie, no se habla del transporte público, del transporte colectivo, y es algo en lo que hemos insistido mil veces. Movilidad sostenible, se dice: la movilidad de los ciudadanos. Otra vez la responsabilidad sobre si es sostenible o sobre si hay accidentes recae en los ciudadanos. Entonces, ¿para qué hacemos ninguna Comisión? Si la responsabilidad básicamente es de los ciudadanos, ¿para qué nos planteamos crear nada? No haría falta. Además, nos olvidamos, aunque algo ha apuntado en la exposición oral, del transporte de mercancías, que digo yo que será bastante más contaminante, es obvio, que no el transporte individual de la ciudadanía. O, por ejemplo, en temas de salud, cómo es de prioritaria la salud. Cuando hablamos de contaminar, volvemos a centrarlo en lo personal y nos olvidamos de que cuando se toman medidas desde ayuntamientos como Madrid o Barcelona, el PP, que aquí aprueba cosas que van en la misma línea, luego lo critica en público; entonces, si no priorizamos, despolitizamos —es broma lo de despolitizar—; si no dejamos estas diferencias de lado cuando hay medidas urgentes, no avanzamos.

Por acabar, no nos parece serio que se quiera trabajar la movilidad sostenible como algo aislado, porque para nosotras es transversal, hay muchos países que tienen ministerios que tienen elementos transversales y creemos que debería trabajarse desde salud, desde empleo, desde movilidad, desde fomento, desde medioambiente, desde muchos sitios diferentes. Esta propuesta nos parece que se centra demasiado en lo personal y reiteramos lo que ya se ha dicho, que es que hay un bloqueo en esta Comisión para celebrar comparecencias, en las no legislativas —da igual quien ostente la presidencia: PP, Ciudadanos, Podemos, da igual—, se han celebrado, por ejemplo: en Derechos de la Infancia y Adolescencia, once comparecencias; en Pacto de Toledo, treinta y nueve; en Calidad Democrática, veintiséis. Entonces, creemos que para construir consensos, no para llegar a acuerdos votando ideas, sino para construir consensos sobre sostenibilidad, tenemos esta Comisión que está infrutilizada, porque no es legislativa, no nos tenemos que ocupar de leyes, podemos dedicarnos a construir consensos sobre sostenibilidad. Démosle el uso a la Comisión que se merece y hagamos el favor de usar sesiones de esta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 31

Comisión o convocar extras para celebrar comparecencias, que lo estamos pidiendo muchos grupos de esta Comisión hace mucho tiempo.

Gracias.

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

Vuelve usted a hacer referencia a mi interpretación específica al reglamento. Le diré que según el reglamento —si usted me invoca el artículo en su momento en la próxima reunión de Mesa y portavoces, en donde estoy obligado a llamar a comparecer cuando se tiene una encomienda—, precisamente la creación de una subcomisión creo que favorece esas comparecencias que usted reclama, hace posible un incremento del trabajo de la Comisión y además también creo, simplemente para reflexionar sobre ello, que desde el punto de vista reglamentario, al ser una subcomisión se la dota de un gran carácter horizontal por cuanto que a los efectos de ilustrar a la subcomisión podrían también venir otros especialistas de otras materias.

Muchas gracias.

La señora **FARRÉ HIDALGO**: ¿Puedo pedir la palabra? Tengo una duda de reglamento, que es saber quién interviene en la Comisión, quién interviene en este punto: los partidos, la mesa o quién, porque después de cada intervención creo yo que no se puede hacer una intervención desde la Mesa. Me gustaría saberlo.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, pues ahora se lo voy a aclarar.

El señor **PRESIDENTE**: Generalmente, cuando se hace referencia a criterios respecto a los aplicados por la Mesa en cuanto a las comparecencias, como usted ha hecho, naturalmente, está poniendo a debate la interpretación que yo hago del reglamento y por eso simplemente he querido aclararlo. Es una mera aclaración, que estoy facultado para ello, explicándole el contenido del reglamento. Muchas gracias.

Para concluir el debate tiene la palabra el señor Bellido.

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

Buena parte de la explicación que ha dado el Partido Popular la compartimos, pero no creemos que de lo que el señor Gamazo ha expresado se tenga que derivar necesariamente la creación de una subcomisión.

Nosotros consideramos que en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible la parte central es la movilidad, y la seguridad es una parte de la movilidad, de cómo nos organizamos en la movilidad. Por tanto, movilidad sostenible es la Comisión, es la parte central de la Comisión, y no vemos cómo se le puede relegar a una función accesoria subordinada inferior.

Por otra parte, ¿alguien se imagina que se crease en la Comisión de Fomento y Vivienda una subcomisión de Vivienda, como si no fuese parte de la Comisión, o en la de Agricultura, Pesca y Alimentación una subcomisión de Pesca, o en la de Economía y Hacienda una subcomisión de Hacienda, porque no se debate sobre Hacienda en la Comisión de Economía y Hacienda? Todos consideramos que en la Comisión de Economía y Hacienda ha de debatirse también sobre Hacienda.

Y luego hay una cuestión que me parece importante a efectos de que los ciudadanos y ciudadanas sepan la realidad. En este momento hay ocho subcomisiones funcionando, que es el tope que se ha establecido, ocho. Hay una enorme cantidad de propuestas de los grupos parlamentarios de creación de subcomisiones. Esta no va a ver la luz, no va a llegar a la meta, esta es la realidad, no debemos engañarnos; vamos a poner una más en la cesta de los suplentes, pero no va a llegar. ¿Y eso qué va a significar? ¿Va a frustrar la posibilidad de que debatamos en esta Comisión sobre movilidad sostenible porque hemos creado una subcomisión que no va a ver la luz? Pues esta es la parte preocupante del asunto, a mí es la que me importa: ser útiles a la sociedad.

¿Y si creásemos una subcomisión de Seguridad Vial? ¿A que a nadie le parecería normal que esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible crease una subcomisión de Seguridad Vial? Diría: ¡hombre, no!, si la Comisión es de Seguridad Vial. A la movilidad sostenible, cuando se le añadió seguridad vial, yo creo que el legislador, es decir, algún colega de algún grupo de los que estamos aquí presentes, no pensó que iba a ser una 'maría', sino algo determinante.

Por tanto, yo lo que invitaría es a que le diésemos más contenido, más importancia a movilidad sostenible, que consideremos la seguridad vial como una parte de la movilidad sostenible, como se considera en muchos países, por cierto, incluso alejándola de ministerios como Interior en algunos, y lo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 32

digo como autocrítica porque mi partido ha gobernado y lo ha incluido en el Ministerio del Interior, pero creo que es incluso interesante plantear a futuro la seguridad vial como una parte de la movilidad sostenible en un espectro más amplio, que tiene que ver con contenidos de salud, de medioambiente, de economía, de energía, etcétera, etcétera.

Por tanto, nosotros no votaremos a favor de la creación de la subcomisión, comprendiendo que hay una parte del sector que espera que por aquí se pueda canalizar lo que consideran que hoy no estamos haciendo los parlamentarios, y no lo vamos a hacer porque creemos que a lo que contribuiríamos es a crear una frustración, no llegaría a ver la luz y, por tanto, no se podría debatir, lo cual no significa que no consideremos determinante la movilidad sostenible y no compartamos el discurso en la parte central que tiene que ver con los contenidos que ha hecho el portavoz del Partido Popular, que creemos que son objeto de debate perfectamente encajable en la Comisión que hay hoy en día y que nosotros consideramos que debe ser de movilidad sostenible en cualquier caso.

Muchas gracias.

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

Concluido el tiempo de debate, las proposiciones no de ley se van a votar en sus términos, como entiendo que no hay enmienda presentada a la subcomisión, por lo tanto, vamos a proceder a la votación. ¿Es así? **(Pausa)**. ¿No hay ninguna enmienda viva? **(Pausa)**. Se votan en sus términos.

### VOTACIÓN DE PROPOSICIONES NO DE LEY.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a votar la primera proposición no de ley, del Grupo Confederal de Unidos Podemos, relativa a delimitar travesías urbanas en tramos urbanos en la Red de Carreteras.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a votar la segunda proposición no de ley, sobre la renovación y la rehabilitación del permiso de conducir, del Grupo Parlamentario Popular. Me hablaban desde la Mesa de una posibilidad de una enmienda *in voce*. No conozco su contenido y me gustaría saber cuál es. Primero tengo que admitirla a trámite, saber si es sobre peras o manzanas...

¿Puedo saber cuál es el literal de la enmienda *in voce* que estamos tratando de votar? Porque, que yo sepa, esta proposición no de ley iba sobre renovación y rehabilitación del permiso de conducir, enfocada a personas que pudieran tener algún trastorno de comportamiento derivado de alguna dependencia o incluso el portavoz del Grupo Popular hizo referencia a personas con determinadas edades que pueden tener una merma en la capacidad de reaccionar y actuar en función de algún tipo de patología. Entonces, ¿cuál es la enmienda *in voce*? ¿Es: ...o reincidentes en accidentes con peatones o ciclistas?

Yo personalmente, desde el punto de vista reglamentario, tengo que decir que la enmienda ha de ser coherente con el sentido de la PNL, y esta enmienda no tiene en principio, una relación directa con su contenido. Sin embargo, si todos los grupos quieren que se incluya *in voce*, el grupo proponente qué me dice, ¿se acepta o no se acepta la enmienda?

El señor **GAMAZO MICÓ**: Después de revisarlo, no la aceptamos, porque es un complemento que está perfectamente en el texto inicial.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Luego, entonces, procedemos a votar la proposición no de ley en los términos en los que figura.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a votar la tercera proposición no de ley sobre medidas y paso de vehículos en el municipio Castellanos de Moriscos.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 510

24 de abril de 2018

Pág. 33

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a replantear la estrategia en materia de tráfico para reducir accidentes.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a garantizar la iluminación de las infraestructuras de alumbrado asociado a las autovías que atraviesan Cantabria.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Proposición no de ley relativa a reforzar el compromiso con y por la educación vial, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario Popular.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Proposición no de ley relativa a la implantación del sistema específico para alcohol y drogas, de la Dirección General de Tráfico, del Grupo Ciudadanos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 7; abstenciones, 14.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada, por tanto, la proposición no de ley en los términos en los que antes hemos señalado.

**VOTACIÓN DE SOLICITUD DE CREACIÓN DE SUBCOMISIÓN.**

El señor **PRESIDENTE**: Por último, pasamos a votar la solicitud de creación de la subcomisión de movilidad sostenible, del Grupo Parlamentario Popular

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

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

Reiterando lo dicho anteriormente respecto a la reunión de Mesa y portavoces, se levanta la sesión. Muchas gracias.

**Era la una y cincuenta minutos de la tarde.**