



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 536

Pág. 1

## SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 16

celebrada el miércoles 30 de mayo de 2018

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

- Relativa al proyecto de «Rehabilitación superficial de firmes y mejora de la seguridad vial en la carretera N-651 entre los PP.KK. 0+000 al 30+615. Provincia de A Coruña». Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002976) ..... 2
- Sobre la actuación urgente en un enlace de alta peligrosidad en el P.K. 326+000 T.M. de la Nacional 320 entre los municipios de Uceda y Talamanca del Jarama, en la provincia de Guadalajara. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002995) ..... 7
- Sobre seguridad infantil en el transporte escolar. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003102) ..... 9
- Relativa a la flexibilización de la normativa de conducción y descanso de los conductores profesionales del transporte de mercancías en aras a la seguridad vial y la conciliación laboral y familiar. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003241) ..... 12
- Relativa al atropello de lobos en el paso de la A-1 por Somosierra. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/003259) ..... 16

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 2

— Relativa a la realización de obras de mejora de la seguridad vial en la carretera N-332. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001709) .....	19
Votaciones.....	24

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Se abre la sesión. Lo primero que tengo que hacer es pedirles disculpas por el retraso. Ha sido un mal cálculo del tiempo; he ido a coger un coche en casa, no funcionaba la batería y al final me he retrasado; mil perdones.

En segundo lugar, en un inciso quería darles fiel cuenta de las encomiendas que recibí de la Mesa y los portavoces de la Comisión en la última reunión. Había una encomienda, que trasladé inmediatamente a la Presidencia, respecto a una sala para celebrar una jornada sobre movilidad en la primera quincena del mes de julio. Estamos esperando a que me conteste la Mesa para saber en qué momento da autorización para disponer de la sala, y luego ya quedo a expensas de que diseñéis el evento, como dicen los cursis. En tercer lugar, el siguiente escrito que dirigí a la Mesa era para que reconsiderara la calificación de aquella proposición no de ley que pretendía que ciertas transferencias en relación con la materia de esta Comisión fueran debatidas en este ámbito, por entender que correspondía a otra Comisión de la Cámara y no a la Comisión de Seguridad Vial. Los dos escritos citados los mandé de forma inmediata y el tercer escrito lo mandé en las siguientes 72 horas, que era precisamente aquel que dio lugar al debate del día de ayer con motivo de la aprobación de la subcomisión, y en el que se pedía criterio de la Mesa general respecto a la admisión a trámite de comparecencias de personas ajenas al Gobierno. Naturalmente, estoy esperando a que nos trasladen la respuesta. Y en relación con este punto en concreto, me siento obligado a manifestar, porque me parece que es lo que tengo que hacer, que me sentí un tanto decepcionado con alguna de las intervenciones que escuché en el Pleno porque la leña —entre comillas—, las banderillas o las cuitas fueron contra mi criterio restrictivo en la admisión de comparecencias y no se mencionó que, siguiendo la instrucciones de la Mesa y los portavoces de la Comisión, yo me había dirigido a la Mesa del Congreso para pedir criterio, pero es un detalle de menor cuantía. Comprendo que son cosas que ocurren en el ámbito democrático dentro de la Cámara y, desde luego, mi posición institucional, que es la que trato de jugar, no va a verse perjudicada por esa pequeña decepción. Os ruego que me concedáis al menos el derecho a sentir una cierta decepción.

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA AL PROYECTO DE «REHABILITACIÓN SUPERFICIAL DE FIRMES Y MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CARRETERA N-651 ENTRE LOS PP.KK. 0+000 AL 30+615. PROVINCIA DE A CORUÑA». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002976).**

El señor **PRESIDENTE**: Ya sin más, vamos a entrar en el desarrollo del orden del día empezando por la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que defenderá como ponente doña Yolanda Díaz por tiempo de cinco minutos.

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

Buenas tardes, señorías. Semeja que esta es la Comisión de Seguridad Vial y que la actuación que lleva adelante el Gobierno de nuestro país —digamos casi en extinción— es de absoluta inseguridad por no decir en ocasiones de manifiesta irresponsabilidad, como es el caso del debate que hoy traemos aquí a colación. En la provincia de A Coruña tenemos dos núcleos de población muy relevantes, uno de ellos es la conexión entre la ciudad de Ferrol y la localidad de Betanzos. En particular hablamos de la N-651, de enorme tránsito, que vincula localidades próximas y con mucha intensidad viaria. Son alrededor de 30 kilómetros, pero nos referimos en concreto al punto kilométrico 29, denominado allí popularmente como las curvas de Santa Ana en el que, como saben o deberían saber si conocen la iniciativa, ha habido múltiples siniestros a lo largo de los tiempos. Son unas curvas cuya peligrosidad se colige a simple vista. En estos últimos años hemos tenido 38 siniestros, en los que han fallecido personas como consecuencia

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 3

de la inacción u omisión del Gobierno del Partido Popular, que se niega a llevar a cabo una actuación que es absolutamente imprescindible para mejorar la seguridad de la vía, pero fundamentalmente para evitar posibles siniestros y, sobre todo, prevenir que mueran personas como consecuencia de esta irresponsabilidad.

Como sabrán ustedes, a día de hoy ya se han reclamado muchas actuaciones. La primera de ellas por parte del Ayuntamiento de Fene, que se ha manifestado exigiendo al Gobierno que actúe para paliar este problema. Y no solo el Ayuntamiento de Fene, también la diputación provincial ha tenido pronunciamientos favorables sobre esta actuación. Además, supongo que conocen que la propia Policía local de Fene ha expedido un informe de fecha 25 de septiembre del año 2017, en el que señala con claridad que el principal problema que tiene esta vía y al que se deben los siniestros es, sin lugar a dudas, su trazado o deficiente configuración. ¿Cuál es el objeto de esta iniciativa? El problema es muy sencillo, tan importante y tan cotidiano como el hecho de que hay gente que muere y, por lo tanto, el objeto es que un Gobierno diligente —aunque esté en su estadio final— repare con prontitud esta situación. Es un clamor en nuestra comarca —aquí hay diputados que son de allí— que es imprescindible actuar en las denominadas curvas de Santa Ana.

¿Qué pedimos en esta iniciativa? Pues, obviamente, como se pueden hacer cargo, en primer lugar, elaborar rápidamente el estudio para modificar los proyectos; por supuesto, retranquear la mediana; mejorar la seguridad vial en ese tramo con la instalación de pasos de peatones, pero también con actuaciones en los desniveles laterales existentes entre la plataforma asfaltada y el propio arcén; y por último, implementar medidas complementarias para la seguridad vial de los ciclistas o personas que transitan en bicicleta en el tramo comprendido entre la N-651 y la avenida del Doctor Sixto Mouriz —que está justo en el Ayuntamiento de Fene— y el cruce con la carretera de San Marcos. Desde luego, insisto, es una medida pequeña, pero muy importante para la vida de la gente. En este sentido pedimos el voto favorable a esta proposición no de ley. Por último, señor presidente, como tengo que ir a otra Comisión, ya anticipo que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda y estamos trabajando en una transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, para la defensa de la enmienda, por el Grupo Socialista tiene la palabra don Ricardo García Mira.

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

Estamos ante una iniciativa que plantea la reforma del firme para garantizar la seguridad en un tramo de carretera de la provincia de A Coruña, que para nosotros es absolutamente relevante porque las carreteras de la provincia de A Coruña —y podría hacerse extensivo a todas las de la Comunidad Autónoma de Galicia en general— están en un considerable mal estado, su mantenimiento es muy cuestionado y existen numerosas deficiencias en el firme que hacen peligroso el tráfico y ponen en riesgo la vida de las personas. La comunicación entre los núcleos de población y el acceso a las zonas residenciales donde vive la gente debe desarrollarse de forma pareja a un urbanismo responsable, de manera que la protección de las personas constituya una finalidad prioritaria en el diseño y la transformación generada por ese urbanismo.

Por tanto, hemos presentado una enmienda con la que hemos llegado prácticamente a un acuerdo para incorporar sus tres puntos. Si bien inicialmente planteamos esta enmienda como de sustitución, se nos ha presentado una propuesta de enmienda transaccional que recoge esos tres puntos, aunque redactado de otra manera. En consecuencia, estamos dispuestos a aceptarla porque consideramos prioritario que Demarcación de Carreteras del Estado, en el plazo más breve posible, restablezca la señalización horizontal, acometa la revisión del firme y emprenda las obras de acondicionamiento necesarias, que permitan establecer giros en las zonas urbanas por las que pasa esta línea que ahora se propone en la iniciativa, de manera que los vecinos puedan acceder a los domicilios en condiciones seguras y razonables de viabilidad. Instamos así al Gobierno, con esta enmienda, a que el Ministerio de Fomento tramite por vía de urgencia la construcción de una rotonda en el punto kilométrico 29+160, que canalice el tráfico de las vías que confluyen en ese punto. Finalmente, como en toda obra de acondicionamiento y de vigilancia de la seguridad de las personas y del tráfico que confluyen por este punto del territorio de la provincia, consideramos necesario iniciar un estudio que conduzca a la redacción de un proyecto de humanización y seguridad vial en ese tramo de la N-651 que comprende los puntos kilométricos que expresó la ponente, que incluya pasos adecuados y seguros para los peatones, el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 4

acondicionamiento de los desniveles contiguos al arcén, zonas de aparcamiento, y la adecuada canalización de los servicios relacionados con el agua, la electricidad, etcétera. En este sentido, vamos a apoyar la iniciativa en la medida en que se nos ha dicho que todos estos puntos se han incorporado en esa transaccional con la que mostramos nuestra conformidad.

Muchas gracias.

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

A continuación, para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Juncal por tiempo de tres minutos.

El señor **JUNCAL RODRÍGUEZ**: El motivo de la presentación de esta enmienda es porque tanto la redacción del texto de la proposición no de ley como de la otra enmienda presentada, en este caso por el Grupo Parlamentario Socialista, nos obligan a dicha actuación. Para los que estamos en esta Comisión o para aquellos que quieran seguir el *Diario de Sesiones*, he de decir que ni la señora Díaz ni el señor García Mira —que es verdad que dice una cosa y escribe otra— exponen la realidad. Para que todo el mundo se haga una idea, la carretera y las curvas de Santa Ana de las que estamos hablando, forman parte del trazado que antes de existir en Ferrol la entrada por la autopista era la salida natural de Ferrol hacia A Coruña, es decir, la N-VI, y efectivamente son unas curvas bastante cerradas que, por lo tanto, siempre fueron un foco de accidentes. Precisamente para evitar esos accidentes y una vez que ha cambiado la configuración del tráfico, el Ministerio de Fomento realizó en este y otros ejercicios anteriores una remodelación y mejora del firme de ese trazado, que se ha llevado a cabo estos meses y ya ha terminado, imponiendo una medida reductora de velocidad y también de disuasión como es una mediana, que divide la calzada para evitar invasiones hacia uno y otro lado. Indudablemente, esas medidas de seguridad han generado una serie de problemas a unos cuantos vecinos, pero no por la existencia de la mediana porque, como saben todos ustedes, según la norma técnica de carreteras, en una carretera con una IMD superior a los 5000 vehículos por día no está permitido cruzar al otro lado de la calzada, es decir, lo impide la normativa técnica. La existencia de la mediana precisamente trata de impedir que las personas puedan saltarse esa norma y, por lo tanto, incurrir en riesgos no solamente para ellas, sino para los otros vehículos que circulan por esas vías. Insisto, se llevó a cabo esa reforma con dicha actuación durante el primer trimestre de este ejercicio, con lo cual se mejora sustancialmente la seguridad en dicha carretera.

¿El tema de los cruces? Efectivamente, los vecinos se quejan de que tienen que hacer desplazamientos más largos para incorporarse a la citada carretera. El Ministerio de Fomento al darse cuenta de esa circunstancia, encargó ya un proyecto que está en trámite con los informes preliminares, porque lo que no se puede hacer es lo que ustedes proponen en la PNL consensuada que me acaban de pasar, donde dice «instalar por la vía de urgencia una nueva glorieta en el PK 29+170»; yo creo que eso de instalar una glorieta sin los estudios pertinentes en cuanto a su ubicación, medidas, etcétera, es una propuesta francamente arriesgada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Juncal, termine.

El señor **JUNCAL RODRÍGUEZ**: Voy terminando, señor presidente, un minuto y termino.

Si se llevaran a cabo las actuaciones que ustedes proponen, primero, alentarían el incumplimiento de la legalidad y, segundo, incrementarían los riesgos de accidente, con lo cual iríamos en contra del objetivo de esta Comisión que es principalmente apoyar todas las medidas que eviten los accidentes y la pérdida de vidas humanas. Por lo tanto, serían ustedes responsables de dichos accidentes. Yo les invito a incorporar la redacción de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, encaminada a la instalación de una rotonda para la que, insisto, el Ministerio de Fomento ya ha iniciado los trámites correspondientes.

Muchas gracias.

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

A continuación, para fijar posición en torno a la materia de debate, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra la señora Julià.

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

Las curvas de Santa Ana, próximas al núcleo urbano de Fene, son un punto bastante frecuente de colisiones y accidentes, de daños de vehículos y de siniestros más graves, como el de las últimas mujeres que,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 5

por desgracia, fallecieron. Sobre todo en días de lluvia se producen accidentes con personas lesionadas de bastante gravedad, en particular de motoristas. Debido a que esta vía tiene un peralte correcto y un firme...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Señor presidente, sin querer cortar a mi compañera, intervengo por una cuestión de procedimiento. Me parece que me correspondería intervenir por orden de menor a mayor, si no se han presentado enmiendas. ¿Es así?

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Olòriz, yo iba en el sentido opuesto. Si no tienes algún tipo de inconveniente, dejemos que acabe la señora Julià y luego tú.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sin duda, sin ningún problema.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Uno es discreto, pero no tanto...

El señor **PRESIDENTE**: No, no, bajo ningún concepto tengo esa idea de ti, no te preocupes.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No pasa nada.

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

Como comentaba, la Guardia Civil ha planteado la necesidad de acometer mejoras en esta vía, un cambio del firme de la calzada para aumentar la adherencia de las ruedas de los vehículos, así como la regulación de la velocidad adaptándola a sus características o mediante la colocación de las oportunas señales. También se ha planteado la eliminación del doble carril de subida. A la vista de los datos y de los hechos, parece razonable instar al Gobierno con esta proposición no de ley a llevar a cabo diversas mejoras para la seguridad vial en este tramo, puesto que coincidimos en su peligrosidad.

En cualquier caso, debemos recordar que los Presupuestos Generales del Estado de 2018, además de 8000 millones en políticas naranjas para la clase media complementadas con numerosas enmiendas parciales, incluyen mil millones de euros de inversiones en conservación y explotación de las carreteras; de estos mil millones, casi quinientos millones son para conservación ordinaria. Aunque veremos lo que sucede, por sentido común deberíamos pensar un poquito más en los ciudadanos. En concreto, en el caso de esta PNL referida a Galicia, haber votado en contra de los Presupuestos Generales del Estado, como ha hecho el grupo proponente, es votar en contra de 25 millones de euros en actuaciones de conservación y de explotación y de casi cinco millones de euros en actuaciones de seguridad vial, que es lo que aquí estamos intentando debatir. Por lo tanto, esperamos que no haya más incoherencias del partido proponente de esta PNL. Vamos a aprobar la moción a la espera de que en esta legislatura —no factible y ya finiquitada—, por el bien de los ciudadanos, se lleve a cabo esta reforma para que no haya más lesionados en este tramo.

Muchísimas gracias.

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

De nuevo le pido perdón, señor Olòriz, tiene la palabra por el Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya.

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

Era para fijar posición sobre los puntos primero y segundo del orden del día, que a pesar de que son distintos y distantes, tienen un elemento común. Cuando venía a esta Comisión me he encontrado con una periodista que me ha preguntado dónde iba. Le he respondido que a una reunión para discutir PNL, pero al decirlo yo mismo me he dado cuenta y he pensado: ¿esto cómo se explica en los momentos en que vivimos?, porque ya sabemos que hay texto, pero también contexto. Y en este marco me encuentro con las dos primeras PNL y con un partido que se presenta por un ámbito determinado y que, por tanto, no tiene por qué conocer la situación concreta de las carreteras en diferentes puntos del Estado español. Pero a su vez tendría un poco la tentación...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Olòriz, si no le he entendido mal, está haciendo la defensa conjunta de las dos proposiciones no de ley.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Estoy haciendo la explicación de voto de las dos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 6

El señor **PRESIDENTE**: Una vez más voy a hacer gala de flexibilidad porque el orden del día y el orden de la Comisión lo establezco yo como presidente, y por economía procesal le concederé que pueda fijar criterio, de forma excepcional, sobre las dos iniciativas a la vez, porque si todos los grupos hicieran lo propio, no sabríamos dónde nos encontramos en cada parte del debate. Por tanto, le concedo esa opción pero, repito, de forma excepcional.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, siempre se aprenden cosas nuevas; dejaré miguitas de pan para asegurar que no me pierdo en la explicación.

Como decía, respecto a estas proposiciones no de ley me puedo abstener porque son temas que no conozco, pero a su vez uno tiene un principio de duda porque si esto representa algo para los ciudadanos de determinado sitio, tienes que preocuparte por saber qué significa y que tu voto sea sí o no. Pero vuelvo a decir que en este periodo tenemos una experiencia que es la siguiente: no sabemos dónde van las PNL. Y ya que, a lo mejor, ya estamos a final de ciclo, uno siempre piensa en hacer un poco de balance y perspectivas. Si la PNL tiene sentido es como diálogo con el Gobierno; o sea, como Legislativo dialogamos para poner encima de la mesa del Gobierno una preocupación sobre determinadas carreteras. El problema es que el diálogo es de dos, es decir, si la otra parte no te contesta razonadamente, puedes entrar en un círculo permanente de enviar la misma PNL cada periodo de sesiones. Por tanto, yo haría una recomendación, en primer lugar, podría ser bueno que el letrado nos pudiese decir en cada periodo si ha habido respuesta a las PNL aprobadas; en segundo lugar, una sugerencia al Gobierno para que al final de cada periodo de sesiones, nos pudiese enviar por qué se ha hecho o no se ha hecho aquello que en el Legislativo le recomendamos. Lo digo porque en otras Comisiones se presentan proposiciones no de ley que no tienen una relación causa-efecto tan clara como las que nosotros proponemos aquí en la Comisión de Seguridad Vial, en la medida en que hay un peligro existente que puede afectar a vidas humanas. Los proponentes nos podemos equivocar —aquí se ha dicho desde otro grupo: eso que decís no es cierto por esto y por lo otro—, pero el Gobierno, que tiene la responsabilidad de gobernar, no se puede equivocar; ha de asegurar que aquellos dineros —sean de la bolsa naranja o de otro tipo— se apliquen de una manera sensata. Y como los que gobernamos sabemos que no se puede hacer todo a la vez, también pedimos que se nos conteste por qué se ha priorizado una cosa o la otra. Nos iría muy bien y, si vuelvo el próximo periodo de sesiones, indudablemente me resultaría muy útil.

Muchas gracias.

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

Si me permite, voy a hacer un inciso porque muchas de las cosas que usted ha mencionado hacen referencia estrictamente al cumplimiento del Reglamento, y aunque en ocasiones se me ha reprochado que intervengo demasiado, es evidente que yo soy el que tiene que dar respuesta al señor Olòriz a las cuestiones que ha planteado. Las proposiciones no de ley, al amparo del artículo 193 del Reglamento, establecen o bien mandatos al Gobierno o bien posicionamientos de la Cámara. Esos mandatos son de criterio político, esta Comisión cuando aprueba una iniciativa entiende que ha de hacerse una determinada historia. Naturalmente, eso no tiene un valor efectivo, es un posicionamiento político y como tal lo recibe el Gobierno. En muchas ocasiones el Gobierno sigue el criterio de la Comisión, otras veces prioriza otras acciones que, como usted dice, forman parte de las prioridades que establece el Ejecutivo. Aunque usted dice que el Ejecutivo no se puede equivocar, también puede cometer errores porque está integrado por personas exactamente igual que nosotros; el Ejecutivo no se diferencia en nada del Legislativo en cuanto a las personas que lo componen. ¿Cómo puede hacerse un seguimiento de las votaciones que se han producido en la Comisión y si son ejecutadas o no? También el Reglamento de la Cámara otorga a los grupos parlamentarios, incluso a los diputados individualmente, recursos para hacer un seguimiento de las decisiones que han adoptado las distintas Comisiones sobre iniciativas suyas o de otros grupos, y poder ir evaluando el grado de cumplimiento del Gobierno. Y le señalo: la primera opción, la más sencilla, una pregunta escrita; la segunda opción, una pregunta oral en Pleno o en Comisión; la tercera opción, una comparecencia del responsable ejecutivo de la materia para que dé cuenta del grado de cumplimiento y de ejecución de cada una de las decisiones. Luego, si no se ejercen esos recursos por parte de los grupos parlamentarios y los diputados, no es responsabilidad del Gobierno, no es responsabilidad de esta Comisión y muchísimo menos del letrado, sino más bien de los grupos parlamentarios o los diputados que no ejercen en plenitud los distintos recursos que tienen para hacer el seguimiento y la labor de control, que es una de las labores fundamentales del Legislativo sobre el Ejecutivo. ¿De acuerdo? Espero haberle aclarado algunos conceptos y, si le parece, continuamos con el debate de la iniciativa.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 7

— **SOBRE LA ACTUACIÓN URGENTE EN UN ENLACE DE ALTA PELIGROSIDAD EN EL P.K. 326+000 T.M. DE LA NACIONAL 320 ENTRE LOS MUNICIPIOS DE UCEDA Y TALAMANCA DEL JARAMA, EN LA PROVINCIA DE GUADALAJARA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002995).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la segunda que figura en el orden del día de la Comisión, que es aquella presentada por el Grupo Parlamentario Socialista sobre la actuación urgente en un enlace de alta peligrosidad de la N-320 entre los municipios de Uceda y Talamanca del Jarama, en la provincia de Guadalajara. Y para ello, por cinco minutos, tiene la palabra el señor Bellido.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: En mucho menos tiempo. En 2016 el alcalde de Uceda, Francisco Javier Alonso, se puso en contacto conmigo para expresarme su preocupación por este acceso a la urbanización Caraquiz y por la frustración que le suponía solicitar recurrentemente ayuda a la Administración General del Estado y no recibir respuesta. Presentamos una pregunta entonces en el Congreso y en el Senado, pero el Gobierno no hizo nada, dijo que lo estudiaría, que lo tenía previsto, pero no se hizo nada.

En 2017 presentamos una pregunta y se nos contestó que esta actuación estaba en proyecto. Así que lo que hicimos fue presentar una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado con una actuación en todo el tramo, pero especificando la preocupación por este punto kilométrico que conecta Talamanca, en la Comunidad Autónoma de Madrid, con Caraquiz, con Uceda, en la provincia de Guadalajara en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

En 2018, ¿qué hemos hecho? Pues presentar esta proposición no de ley. Es verdad que después de presentar la proposición no de ley con el alcalde, que vino a registrarla defendiendo a sus vecinos, vimos, comprobamos que esta vez sí en los Presupuestos Generales del Estado aparecía una partida, concretamente la referida a las actuaciones del Ministerio de Fomento en la Comunidad Autónoma de Madrid, porque prácticamente toda la vía es de la Comunidad Autónoma de Madrid. Pues como lo que queremos es que se haga, la hemos traído aquí, con el único objetivo de que se haga, de que se cumpla, de que por fin los vecinos de Uceda, de Caraquiz, puedan acceder con seguridad a sus casas cuando proceden de esta carretera de la Comunidad Autónoma de Madrid, esta carretera del Estado pero en el término de la Comunidad Autónoma de Madrid.

El Partido Popular, mi colega Silvia Valmaña, ha presentado una enmienda que sin duda es acertada, que aporta, que propone más cosas, y que no vemos ningún inconveniente para aceptarla. Ya le digo que aquí el único deseo que tiene el Grupo Parlamentario Socialista por expresa petición del alcalde, que defiende a sus vecinos, es que por fin este tramo se arregle, se haga una rotonda, se haga una actuación que elimine el peligro de este tramo de alta accidentalidad para que los vecinos estén seguros.

Ya aprovecho para decir que después de escuchar ayer intervenciones mejor construidas que la mía en el punto de la creación de la subcomisión, intenté omitir los comentarios más hirientes y ofensivos, pero si en algún caso el presidente se ha sentido ofendido, vaya por delante mi disculpa. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Don Pablo, no hay ningún problema conmigo ni ningún asunto de desaire entre usted y yo, absolutamente ninguno.

A continuación, para la defensa de la enmienda tiene la palabra por tres minutos, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Valmaña.

La señora **VALMAÑA OCHAÍTA**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías. La verdad es que es de las ocasiones en las que hacer política que afecta a tu territorio en el Congreso de los Diputados tiene una mayor satisfacción, porque ves que por encima de las diferencias, de las lógicas discrepancias ideológicas, al final es el interés de los vecinos de nuestra provincia lo que prima y lo que hace que se consigan acuerdos. **(El señor vicepresidente, Urquizu Sancho, ocupa la Presidencia)**. Y que además sean acuerdos eficaces, que sean acuerdos que sumen y que sirvan.

En este caso tengo que comenzar además felicitando al Ministerio de Fomento por la agilidad a la hora de dar respuesta a una demanda, no solamente la del alcalde de Uceda sino también la del alcalde de El Casar, al que tuve el gusto de acompañar en una ocasión al ministerio para que pusiera sobre la mesa los problemas que tiene esa localidad, o de responsables municipales de Galápagos, que han puesto sobre la mesa también la necesidad de atender ese cruce.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 8

Y también quiero agradecer la sensibilidad del ministro, del secretario de Estado y del director general de carreteras cuando les hemos hecho llegar una y otra vez los parlamentarios del Grupo Popular la necesidad de abordar acciones urgentes, lo antes posible, cuando técnicamente sea posible, pero con la mayor celeridad, con la mayor urgencia, con la mayor prioridad, porque son actuaciones muy importantes, tanto en la variante de la N-320 a su paso por Guadalajara como en la famosa curva de Valdeaveruelo, que tanto al portavoz socialista como a mí misma nos es tan familiar, como en definitiva una carretera N-320 que está muy bien conservada —eso es cierto, tiene un muy buen firme—, que es capaz, a pesar de las limitaciones por razón de la concentración de personas en determinados núcleos que han crecido de una manera muy rápida en muy poco tiempo, es verdad que tiene una capacidad de absorción muy importante, y que tiene además también una virtualidad extraordinariamente importante, que es ahora mismo la más rápida y más eficaz vía de comunicación entre la N-II y la N-I.

Por todo esto nos parece que es prioritaria la acción tanto en estas conexiones como en las intervenciones concretas que contribuyan a una mayor seguridad —es el objeto de esta Comisión— y también a una mayor fluidez en el tráfico.

Por eso nosotros queríamos incluir, aprovechando la iniciativa del Grupo Socialista, esa referencia concreta a esos otros núcleos de población que se van a ver beneficiados de una manera muy directa por la intervención del ministerio. Porque lo que no está en los presupuestos no existe, y eso ya está en los presupuestos. Por lo tanto lo que pedimos es que se impulsen esos estudios técnicos, que son necesarios, no se puede, lógicamente, abordar una obra sin esos estudios técnicos, sin haber cumplido todos los procedimientos legales necesarios para poder culminar ese buen fin, que es dar satisfacción a los usuarios de esta vía, de la N-320, pero también reconocer que el trabajo se hace, que las demandas son atendidas, y también transmitir al Ministerio de Fomento en este caso la gratitud de los vecinos de Guadalajara, de los vecinos de Valdeaveruelo, de los vecinos de Galápagos, de los de Torrejón del Rey, de los de El Casar, de los de Uceda, de los de la urbanización Caraquiz, de todos y cada uno de ellos, y no quiero nombrarlos a todos porque excedería con mucho el tiempo que me corresponde.

En todo caso, agradecemos la disposición del Grupo Socialista para aceptar la enmienda en los términos en los que se ha planteado, y por supuesto, lógicamente, votaremos a favor.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Urquizu Sancho): Muchas gracias, señora Valmaña. Tiene la palabra la señora Sandra Julià.

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

Uceda está situada en el norte de la provincia de Guadalajara, y Caraquiz es una urbanización perteneciente a este municipio separada 10 kilómetros del centro de Uceda, con el acceso a la N-320 a través del cruce regulado solo por un stop. El problema que vemos aquí es que dicho cruce se encuentra en terrenos de la provincia de Madrid. Coincidimos en que mejorar la circulación de tráfico en el acceso a Caraquiz debe ser una prioridad que no admite más demoras, porque continuamente se están produciendo accidentes que podrían evitarse con la construcción de dicha rotonda. Más de 6000 vehículos circulan a diario por este cruce, y está solo regulado por un stop, con un peligro evidente tanto para conductores como para viandantes.

Además, los vecinos de Caraquiz, municipio de Uceda en Guadalajara, cada día para llegar a sus casas tienen que utilizar el camino del término municipal de Talamanca del Jarama, que pertenece a la provincia de Madrid, ya que el propio núcleo de población es límite entre las dos comunidades autónomas. Todos estos datos apuntan a que el cruce en cuestión es un punto muy peligroso en una vía de tráfico elevado. Por lo tanto, votaremos a favor.

Y además, por lo que parece, la iniciativa que ya está en fase de estudio con una prioridad que ahora el Gobierno apremia al Ministerio de Fomento para que agilice dicha modificación de este acceso tan necesario para los vecinos de la zona. Dudamos ahora mismo, en esta legislatura, de que el Gobierno apremie al Ministerio de Fomento para dar una solución a los vecinos, una solución que necesitan ya y que tiene que ejecutarse lo más rápidamente posible sin alargar más los plazos. Esperemos que con esta legislatura tan extraña y terminada prácticamente en este momento, tanto PP como PSOE se acuerden de los vecinos de este municipio, de esta zona, y solucionen el problema lo antes posible. Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Urquizu Sancho): Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Juan López de Uralde.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 9

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: En aras de no repetir lo que ya se ha dicho, y puesto que estamos fundamentalmente de acuerdo con lo expuesto por el representante del Grupo Socialista y autor de la proposición no de ley, simplemente quiero decir que vamos a apoyarla, que vamos a votar a favor, que estamos totalmente de acuerdo con lo que se está diciendo; y urgimos al Gobierno, con fondos naranjas o con fondos de otro color, para que haga esta rotonda.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Urquizu Sancho): Muchas gracias.

### — **SOBRE SEGURIDAD INFANTIL EN EL TRANSPORTE ESCOLAR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003102).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Urquizu Sancho): Pasamos ahora al debate de la tercera proposición no de ley sobre seguridad infantil en el transporte escolar, que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra la señora Begoña Tundidor.

La señora **TUNDIDOR MORENO**: Señorías (**El señor presidente ocupa la Presidencia**), crear conciencia sobre la importancia de la seguridad vial es vital para reducir la siniestralidad infantil. Como saben, actualmente no es obligatorio llevar los cinturones de seguridad sino en modelos fabricados después de 2007, aunque el empresario puede instalarlos, si quiere, en los autobuses que son más antiguos.

Más de 550 000 niños y niñas viajan a diario en transporte escolar, según las cifras de la DGT. Los cinturones de los autobuses están hechos pensando en adultos, no en niños, ya que en un choque frontal el reposacabezas delantero amortigua el golpe en adultos, mientras que los más pequeños chocan contra los accesorios de la butaca delantera. El uso del cinturón reduciría las lesiones mortales en un 100 % en choques frontales, y en un 90 % en caso de vuelco. Además minimiza el riesgo de lesiones graves y elimina el riesgo de lesiones leves por frenazos y pequeños choques en ciudad. Según la DGT el parque total de autobuses matriculados y en funcionamiento a fecha de 2017 era de 63 789; de ellos, 35 962 eran anteriores a 2007, lo que significa que todavía hay un 56 % de autobuses en circulación sin cinturones. Según la DGT, la probabilidad de que un niño sobreviva en un accidente a 50 kilómetros por hora, la máxima velocidad que se da en vías urbanas, sin ninguna medida de seguridad es prácticamente nula, y la supervivencia no está garantizada incluso a velocidades inferiores. Pero no solo hablamos de mortalidad, hay un número alto de lesiones en la cabeza, como laceraciones, dislocaciones de mandíbula, lesiones oculares, etcétera, en niños entre 5 y 9 años al impactar con el asiento de delante, que además suele tener a la altura de un menor salientes rígidos como mesillas, posavasos, ganchos o ceniceros.

En los últimos cinco años la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil denunció 11 957 transportes escolares de los 20 078 que fueron sometidos a control, la mayoría por irregularidades administrativas, pero un número menor de los vehículos que llevaban cinturones de seguridad fueron denunciados por anomalías en los sistemas de retención. Es decir, que encima de que la normativa es ambigua e incompleta, en muchos casos ni siquiera se cumple.

A pesar de que el 17 de julio de 2015 se publicó el Real Decreto en el que se modificaba el Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil, el año 2020 es una fecha demasiado lejana en el tiempo para que el uso del cinturón de seguridad en los autobuses escolares sea obligatorio, ya que la seguridad de los menores no puede esperar tanto tiempo.

Por ello, en el Grupo Parlamentario Socialista proponemos modificar el Reglamento General de Circulación para impedir que por nuestra red viaria en los vehículos de más de 9 plazas se pueda trasladar a menores sin ningún sistema de retención infantil homologado, en aras de proteger la vida y la integridad física de los menores usuarios de este tipo de transporte.

El alcohol es responsable de un porcentaje de víctimas ocasionadas por accidentes de tráfico que oscila entre el 50 %. Por ello proponemos además incluir en el nuevo Reglamento de Circulación la obligatoriedad de implantar en los vehículos de transporte escolar sistemas que impidan arrancar el vehículo si el conductor supera la tasa legal de consumo de alcohol. Según estudios, con estos sistemas se podrían evitar al año 115 muertos, 568 heridos graves y 2885 heridos leves.

Señorías, trabajar en la reducción de los riesgos derivados de la conducción en todos sus ámbitos, uno de los cuales es conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas, es competencia y responsabilidad de todos los grupos políticos de esta Cámara. Por ello confío en que se apruebe esta iniciativa. Gracias. (**Aplausos**).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 10

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Buenas tardes. La verdad es que esta PNL es una repetición prácticamente, en cuanto a lo que se refiere al punto primero, de lo que se abordó en esta misma Comisión el pasado día 20 de febrero. El Grupo Socialista, lo que hace es, en el punto primero de esta PNL, en vez de lo que poníamos nosotros en aquellas fechas, que era estudiar la posibilidad de modificar, incluye ya directamente la palabra: modificación. Y luego, como elemento nuevo introduce el punto segundo, que en términos de resumen es la retención o bloqueo de los vehículos cuando alguien se monta en un estado que supere los límite de alcohol a consumir.

La verdad es que la señora Tundidor ha hecho una exposición objetiva, porque son datos objetivos, de lo que representa la no obligatoriedad de la llevanza en los transporte escolares en autobuses de los sistemas de retención infantil o de los cinturones adaptados, tanto en peso como en altura. Es incontestable. Pero lo que también es incontestable es que ofrece frialdad esta cifra de 550 000 menores que se desplazan diariamente en más de 17 000 autobuses o generando más de 280 millones de desplazamientos en todo el año, y que haya algunos de los cuales no estén protegidos. No es entendible, señorías, que ahora mismo no sean obligatorios los sistemas de retención infantil en el transporte escolar, y tampoco la obligatoriedad de los cinturones de seguridad adaptados tanto a la altura como al peso.

Hemos dicho también que efectivamente más del 60 % de los autobuses ya lleva cinturón de seguridad, y la normativa ha sido relatada por la señora Tundidor. No debemos olvidar, ni criminalizar tampoco, el autobús en el sentido de que no es un medio de transporte seguro; sí es un medio de transporte seguro el autobús, porque tal y como se indicaba en la proposición no de ley anterior del día 20 de febrero de este mismo año, nuestro portavoz el señor Gamazo hablaba de que el sistema de transporte en autobús es 21 veces más seguro que el coche en función del número de heridos, y 24 veces en cuanto a mortandad.

No debemos olvidar tampoco en estos supuestos, aparte de estos datos técnicos de los sistemas de retención o de los cinturones, la impagable actuación que desarrolla la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil con los controles, y también esas campañas exhaustivas de control de la seguridad infantil en el transporte escolar que organiza la Dirección General de Tráfico. Es impresionante el hecho de que al no llevar cinturón, el sistema de retención infantil, en los accidentes tanto por vuelco como por choque frontal se muere por salir despedido o por el aplastamiento de órganos vitales. Por eso cada vez insisto más en la necesidad de estos sistemas, en la obligatoriedad de los sistemas de seguridad en general, tanto el cinturón como los sistemas de retención infantil.

Señor presidente, voy terminando. Por supuesto también, señora Tundidor, estamos de acuerdo en el punto segundo de su *petitum*. Así eliminaremos del tráfico laboral a aquellos seres irresponsables que, llevando lo más preciado que tenemos, que son los niños, nuestros escolares, en los autobuses se exceden en los límites de alcohol permitido. Esto ya es un proyecto que existe en determinados países europeos; unos están en prácticas, otros son voluntarios, hay legislación en marcha, y desde luego también hay otros que todavía no han empezado a trabajar.

Por eso, señoría Tundidor, creo que me ha dicho antes que iba a aceptar las enmiendas que hemos preparado, con lo cual evidentemente no varía para nada, nada más que ya instamos a la obligatoriedad de la modificación, hablamos ya de modificación y aceptando la parte segunda suya vamos a llegar a un acuerdo, con lo cual el Grupo Parlamentario Popular votaremos a favor de la PNL que ha propuesto el Grupo Socialista. Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

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

A continuación, para fijar posición, por el Grupo de Esquerra Republicana tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Incontestable la fundamentación de esta proposición no de ley, y por lo tanto la necesidad de que lo que se propone se disponga. Y ya estoy a punto de redactar la pregunta para dentro de tres meses de si se ha hecho o no.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 11

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Olòriz, entre otras cosas por su sentido del humor, que siempre viene muy bien en estos momentos en que estamos. Para fijar posición, por el Grupo Ciudadanos la señora Julià tiene la palabra por tres minutos.

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

Esta proposición no de ley recoge casi íntegramente la petición del Defensor del Pueblo al Gobierno sobre seguridad de transporte escolar y de menores del 25 de abril de 2017. Como han comentado los compañeros de la Comisión, el pasado 20 de febrero en esta misma Comisión se aprobó con 17 votos a favor y 16 abstenciones una proposición no de ley, absolutamente insuficiente desde nuestro punto de vista, pero la cual votamos a favor, relativa a la mejora de la seguridad infantil en el transporte escolar, muy similar a esta.

Desde Ciudadanos pensamos que, además de las campañas de concienciación y de vigilancia e inspección, sería conveniente una revisión del Real Decreto 443/2001, sobre las Condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, o de otras normas que resultaren de aplicación con el fin de acelerar sustancialmente el periodo transitorio en el que actualmente nos encontramos, de modo y en el plazo más breve posible de que todos los autobuses escolares cuenten con los sistemas de seguridad indicados, tal y como ha pedido al Gobierno en innumerables ocasiones el Defensor del Pueblo. Por ello el pasado 5 de marzo los tres diputados de Ciudadanos de esta Comisión volvimos a preguntar al Gobierno sobre esa revisión del Real Decreto 443/2001 sobre dichas condiciones de seguridad.

Por otra parte, la imposición de dichos sistemas automáticos de detección de alcoholemia, que es la segunda parte de esta PNL, vemos que supondría una dificultad bastante elevada, una dificultad técnica, y sobre todo una inversión enorme. La Unión Europea aboga por su instalación. Sin embargo, el coste de adquisición e instalación es uno de los factores que creemos que hay en contra hoy en día, sobre todo para la crisis que hay en el sector. En cualquier caso se trataría de una medida que solo sería válida para el alcohol, dejando fuera el control de drogas y estupefacientes, cuando esta es una de las causas más elevadas y más importantes de los accidentes.

Por todo ello, vemos que es la segunda PNL sobre este tema, es un tema muy importante la seguridad de nuestros menores, muy importante para Ciudadanos. Por lo tanto, lo que sí les decimos es que vamos a votar a favor de esta propuesta pero que estamos hartos de promesas incumplidas, de propuestas aprobadas en esta Comisión que se quedan en el cajón y que no salen a ejecutarse en ningún momento, que el Gobierno está dilatando y dilatando las medidas que realmente son necesarias, y por lo tanto no sé si creer que esta segunda vez va a servir de algo o si con esta legislatura estancada complemente el panorama que tenemos encima de la mesa, yo creo que va a ser otra vez un brindis al sol, y creo que con estos temas no deberíamos aprobar las cosas y luego no intentar que se ejecuten, y sobre todo tener en cuenta que la responsabilidad de los menores es de todos nosotros y no solo de parte de los que estén gobernando en ese momento. Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para fijar posición, por el Grupo de Podemos tiene la palabra el señor Carracedo.

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

En principio no podemos oponernos a una serie de medidas que tienen como objetivo mejorar la seguridad del transporte para la infancia, si bien no podemos dejar de señalar también que entendemos que falta un contexto más allá del texto, en el cual estamos hablando aquí de 280 000 desplazamientos diarios con unas condiciones que evidentemente generan cierta peligrosidad y que responden a un modelo de movilidad que tiene que ver con lo que se ha venido a llamar «movilidad inducida», que es la fijación de los centros a los que han de acudir las personas lejos de los lugares donde habitan.

Efectivamente, en el ámbito rural esto se podría arreglar con la promoción y construcción de una serie de centros educativos mucho más cercanos al domicilio de la gente. En las ciudades hay otro tipo de modelo que tiene que ver con la ubicación de caminos seguros y saludables cerca de los centros de educación, o vías posibles para transitar en bicicleta. No deja de ser una contradicción que en un momento dado para desplazarte en línea recta o por el camino más corto al centro educativo, en realidad tengas que transcurrir alrededor de las vías de coches sin tener otra alternativa, salvo que lleve mucho más tiempo. Entonces, con este tipo de modelos de movilidad que no apuestan por o no plantean otro tipo de alternativas, vemos que habría que intentar plantear y construir un modelo mucho más holístico en el cual intentar introducir más variables. Se habla también del costo —que nos genera también bastantes dudas—

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 12

y cuánto supondría la inversión de ese dinero en otro tipo de modelos de movilidad y en habilitar los caminos seguros a los colegios y en incentivar el uso de la bicicleta y otro tipo de transportes para la infancia.

En cualquier caso vamos a apoyar esta moción, pero como decimos, se queda corta y creo que le falta un contexto mucho más amplio en el cual el coche no sea un mal menor que tenemos que asumir porque sí y empezamos a plantear medidas para evitar más muertes, sino intentar pensar y construir un modelo de movilidad en el cual el coche no sea imprescindible y por tanto podamos prescindir de todas esas muertes y todos esos heridos y dejemos de tener que imaginarnos cómo prevenirlos. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Carracedo.  
Por tener las cosas claras, entiendo que la enmienda ha sido aceptada.

La señora **TUNDIDOR MORENO**: Sí, aceptamos la enmienda porque no modifica lo que nosotros queremos pedir, pero sí tiene una mejora técnica.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

### — RELATIVA A LA FLEXIBILIZACIÓN DE LA NORMATIVA DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN ARAS A LA SEGURIDAD VIAL Y LA CONCILIACIÓN LABORAL Y FAMILIAR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003241).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir el cuarto punto del orden del día, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la flexibilización de la normativa de conducción y descanso de los conductores profesionales del transporte de mercancías en aras a la seguridad vial y la conciliación laboral y familiar. Para su defensa tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Óscar Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Los sectores de transporte de pasajeros y mercancías por carretera son, como bien saben, importantísimos para la economía y la sociedad de la Unión Europea y de nuestro país, de España. El sector del transporte comercial europeo emplea casi 11 millones de personas directamente, alrededor del 5 % del empleo total de la Unión Europea. El transporte por carretera representa así casi la mitad de todas las operaciones del transporte de mercancías.

Señorías, el ejercicio de derechos de conciliación de la vida familiar, personal y laboral, entendidos como fórmulas de flexibilidad en los tiempos de trabajo que permitan una distribución más concertada con las exigencias personales y familiares, puede presentar en determinados sectores, como en el caso que nos ocupa, el del transporte por carretera de mercancías, dificultades adicionales derivadas de las características de la actividad, unidas a exigencias de salud, de seguridad y de seguridad vial.

Desde el Partido Popular defendemos que va siendo hora de que Europa flexibilice la regulación del descanso en la vuelta a casa de los trabajadores del transporte por carretera.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Gamazo. Rogaría un poquito de silencio para poder atender al ponente. Gracias.

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

Por eso trabajamos para mejorar la conciliación laboral y familiar de los camioneros, de los transportistas que hacen las rutas internacionales.

Hoy les presentamos nuestra iniciativa relativa a la mayor flexibilidad de la legislación en cuanto a horarios de conducción y descanso de los conductores profesionales del transporte de mercancías por carretera, en aras a la seguridad vial y a la conciliación laboral y familiar de los camioneros. Como saben, en el campo del transporte por carretera la normativa europea es la que regula las normas básicas relativas a los tiempos de conducción y descanso de los transportistas.

No sé si sabrán, pero en la inmensa mayoría de ocasiones los periodos de descanso semanales de los conductores profesionales del transporte de mercancías que cubren las rutas internacionales se producen fuera de su hogar, debido a la normativa europea que establece que cada seis jornadas de trabajo, a la séptima se pare aunque los camioneros se encuentren a escasos kilómetros de su hogar,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 13

cosa que pasa en numerosas ocasiones, extremo que dificulta la conciliación entre la vida laboral y familiar y empeora la calidad del descanso y el bienestar de los conductores.

Existen estudios que demuestran cómo los descansos lejos de casa afectan negativamente a la salud de los conductores, como es el caso del estudio sobre la influencia del horario laboral en la salud de los conductores para conocer los periodos en los que los conductores de camiones de larga distancia permanecen conduciendo bajo los efectos de la somnolencia fisiológica, y por tanto con un potencial peligro de accidente. Ese estudio establece que existe una degradación del sistema circadiano relacionado con trastornos en los patrones del sueño, y concluye que un 83,3 % de los conductores conducen en zona de peligro de somnolencia durante un periodo de 24 horas, y lo más preocupante es que cerca de un 11 % realiza gran parte de la actividad en ese estado. Además, demuestra que se consiguen importantes beneficios cuando el descanso semanal se realiza en el domicilio del conductor, frente a aquellos descansos semanales que, en cumplimiento de la normativa europea, se ven obligados a realizar en ruta, produciendo aquel una mejora significativa en los niveles de descanso los días posteriores.

Señorías, partiendo de lo establecido en nuestro Estatuto de los Trabajadores en su artículo 34.8 y del momento crucial en el que nos encontramos, con la negociación del nuevo paquete de movilidad presentado por la Comisión Europea, es manifiestamente oportuno solicitar el estudio por parte de las instituciones europeas de la posibilidad de flexibilizar los periodos de conducción y descanso, con el objetivo de acompasar ambos objetivos, el de la seguridad vial y el de la conciliación de los trabajadores.

El Partido Popular está a favor de que se tenga en cuenta la mejora del bienestar y de las condiciones sociales de los conductores en la tramitación de la revisión de los reglamentos europeos en este nuevo paquete de movilidad europea. Adicionalmente a que el conductor no pueda tomarse su descanso semanal, normalmente en cabina, desde el Partido Popular defendemos que el conductor, el camionero, el transportista pueda pasar más tiempo en casa, facilitándose en lo posible la conciliación familiar, al poder realizar una parte de los descansos semanales ordinarios en sus hogares. Se trata de modificaciones imprescindibles para promover que los usuarios de la carretera también se beneficien de las mejoras esperadas en la seguridad vial, mejores condiciones sociales de los conductores profesionales y mejor descanso. Señorías, en el tema de la posibilidad de que los conductores se aproximen a su lugar de residencia al final de la semana el Gobierno del Partido Popular lo tiene claro y aboga por que cada tres semanas los conductores tomen un descanso semanal en su casa de más de cuarenta y cinco horas, compensándose las minoraciones de los descansos semanales reducidos efectuados en ruta y habiendo de adecuar las empresas la organización del trabajo de sus conductores. Desde el Partido Popular defendemos periodos más cortos de descanso semanal en ruta siempre que no afecten a la seguridad vial, más beneficiosos para favorecer las condiciones sociales de los trabajadores del sector del transporte de mercancías. De ahí nuestra petición de que voten a favor de esta propuesta, que no ha tenido ninguna enmienda —esperemos que eso sea positivo para los trabajadores, para los transportistas y para los camioneros de nuestro país—, que voten a favor de la conciliación laboral y familiar de los trabajadores del sector del transporte de mercancías por carretera.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición, tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, señor presidente.

De la exposición de Óscar Gamazo no hay nada que decir: está bien fundamentada y está hablando de un tema que es necesario modificar. Pero, como en otros casos en que el proponente es el mismo partido que el Gobierno, encuentro que hay una contradicción, y tendré la misma opinión si hay otro Gobierno. Entiendo que un partido que gobierna tiene otros procedimientos, a través de la capacidad legislativa que tiene el propio Gobierno, para superar aquello que el partido considera que se ha de cambiar. Y en este caso no puedo votar a favor por una cuestión de procedimiento, que no por la excelente explicación que ha hecho Óscar Gamazo.

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

Simplemente, tengo que precisar —siento volver a ello— que es un tema reglamentario: todos los grupos parlamentarios tienen los mismos derechos en el Reglamento. Si en algún momento en una futura legislatura se decidiera una reforma del Reglamento, podría distinguirse entre los derechos del grupo parlamentario del Gobierno y los grupos de la oposición, pero, mientras que el Reglamento sea el que es, todos los grupos tienen el mismo derecho a presentar iniciativas en la Cámara.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 14

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En todo caso, es mi voto. No me refiero al derecho del proponente.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, está ejerciendo su derecho reglamentario. Para fijar posición, por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra el señor Clemente.

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

Uno de los mayores retos a los que se enfrenta nuestra sociedad es el de la conciliación entre la vida personal, familiar y laboral, cómo compatibilizar esta vida personal, la familia y la carrera profesional. Los tiempos de conducción y de descanso de los conductores se regulan en la legislación de la Unión Europea de 1969. En la actualidad, en el marco de la Comunidad Europea, el Reglamento 561/2006, referido al tiempo de conducción, establece los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los periodos de descanso diarios y semanales.

Sin entrar en lo que dice el artículo 8 de este reglamento, sobre periodos de descanso semanal normal, tiempo reducido y descanso de veinticuatro horas, y haciendo un análisis de lo que propone esta PNL, según una evaluación *ex post* de esta legislación social sobre el sector del transporte por carretera y del control de su cumplimiento que se realizó en el periodo 2015-2017 en el marco del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación, esta norma sobre el tiempo de conducción ha sido parcialmente eficaz para mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y garantizar una competencia leal entre los operadores. De hecho, hubo una propuesta del Parlamento Europeo y del Consejo de modificación de ese reglamento en lo que se refiere a los requisitos mínimos sobre tiempos de conducción máximos diarios y semanales, pausas mínimas y periodos de descansos diarios y semanales.

El Grupo Parlamentario Ciudadanos considera que se debería flexibilizar la vuelta a casa de los conductores profesionales. En cualquier caso, la conciliación familiar de la que el grupo proponente habla en su iniciativa es un compromiso prioritario para nosotros. Pero para ello hacen falta hechos, no solo palabras ni simples declaraciones. Por eso, en los Presupuestos Generales del Estado de 2017 arrancamos al Gobierno del Partido Popular la ampliación del permiso de paternidad hasta las cuatro semanas, con el incremento de dos, como todas sus señorías ya saben, y en estos Presupuestos Generales del Estado para 2018 se ha incluido una más. En definitiva y sin darle muchas más vueltas, debido a la poca utilidad que realmente vemos a las proposiciones no de ley en esta época que nos toca vivir de legislatura amortizada, anunciamos que nuestro voto será a favor.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Clemente, incluso por las valoraciones finales que ha hecho.

A continuación tiene la palabra la señora Farré.

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

En la línea de lo que comentaba el compañero Olòriz, diría que ya estamos acostumbrados a la falta de comunicación entre el Grupo Parlamentario Popular y su Gobierno pero que con esta PNL descubrimos un mundo nuevo en el que aumentan estos problemas de comunicación interna. Estuve tentada a hacer una enmienda que dijera: Se insta al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso a que solicite a su grupo parlamentario europeo que cumpla con lo que dice esta PNL. **(Una señora Diputada: No puede)**. Lo sé, era ironía. Por cierto, esta PNL debería ir a Fomento, recordando las palabras de ayer.

Es triste no solo porque lo que se pide en esta PNL, que es una revisión del Reglamento 561/2006, ya se está haciendo en el Parlamento Europeo ahora mismo. Además, lo que pedís en esta PNL es justo lo contrario de lo que vuestro eurodiputado Luis de Grandes está haciendo allí. Ayer mismo se manifestaban los sindicatos para recordaros que lo que está aprobando Luis de Grandes en el *mobility package* está empeorando por cinco las condiciones laborales de los transportistas de mercancías. Por cierto, vuestro eurodiputado no solo no se ha reunido con los representantes de los trabajadores, sino que ni siquiera les ha contestado a los correos.

En definitiva, entiendo que esta PNL la traigáis a Seguridad Vial, porque el descanso de los conductores es básico, es vital —en eso estaremos todos de acuerdo—, pero vuestra propuesta en el Parlamento Europeo es pasar de un tramo de dos semanas a uno de un mes para repartir los descansos normales, no los reducidos. En verde los descansos reducidos. **(Muestra un gráfico.—El señor Gamazo Micó: La Cámara está ahí)**. No, si te lo digo a ti. Ya lo enseñaré a la Cámara.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 15

Tres semanas con dos días de descanso reducido en medio para después poder hacer los descansos normales. Creo que esto no es conciliar ni mejorar las condiciones laborales de descanso de los trabajadores. Y aparte de implicar esto, pierden los sábados como día laborable; tendrán peores condiciones a la hora de descansar. Estáis presentando ahora mismo en la Comisión de Fomento una PNL sobre los *parkings*, donde tendrán que dormir, porque tendrán que pasar más fines de semana durmiendo en cabina, no durmiendo en sus hogares, o sea, lo contrario de lo que estaba proponiendo el compañero Óscar Gamazo.

Total, que de lo que va esto es de empeorar las condiciones de descanso de los trabajadores, pero esta vez por ley. En el *mobility package* de Europa es donde debéis garantizar las condiciones laborales, pero es donde estáis ignorando las peticiones de los trabajadores, el conocimiento de los sindicatos y al propio Rafael Hernando, que firma esta iniciativa. Si lo que queréis es precarizar el sector, haced una PNL donde expliquéis claramente vuestras propuestas neoliberales y debatiremos al respecto, pero no las escondáis tras PNL de humo con bonitas palabras, que además en este caso son falsas y están caducadas, porque os recuerdo que esto se vota el día 4, o sea, la semana que viene, el miércoles próximo. ¿Cómo vamos a instar al Gobierno a pedir que haga algo Europa que ya está haciendo, algo que ya se está haciendo en las instituciones europeas y se vota el miércoles que viene? Nosotros a esto no vamos a jugar, así que no vamos a votar a favor de una PNL que lo único que vende es humo y promesas caducadas. Si queréis un voto a favor en esta PNL, queremos un compromiso firme y efectivo de que la seguridad vial y la mejora del bienestar, las condiciones sociales de los conductores y la conciliación laboral y familiar las va a respetar Luis de Grandes, y esto es no hacer que se doble de dos a cuatro semanas el periodo para repartir los descansos normales.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

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

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

Voy a ser breve y solo voy a expresar tres ideas.

Enlazando un momento con el comentario anterior, a nosotros también nos ha sorprendido muchísimo esta PNL. Creemos que está fuera de lugar y es totalmente extemporánea. Como muy bien ha señalado la portavoz de Podemos, el reglamento se está trabajando ahora mismo en Bruselas. Tanto en enero como en abril hay noticias sobre las enmiendas presentadas por el Grupo Popular sobre endurecimiento de la normativa respecto a los tiempos de descanso. Por lo tanto, es sorprendente —no sé si por la falta de comunicación o de información— que ustedes nos inviten a hacer algo que ya se está haciendo y en la línea contraria a lo que está diciendo su grupo parlamentario en otras instituciones. Por lo menos, resulta sorprendente que intentemos invertir un tiempo en algo que ya sucede y justamente en línea contraria a lo que dicen en otras instituciones.

En segundo lugar, si es verdad que les preocupa el descanso de los conductores de camión, de autobús, de los profesionales, esperamos que en la Comisión de Fomento, donde se está debatiendo ahora mismo una PNL sobre las áreas de descanso, apoyen las enmiendas que ha presentado mi grupo para que estas áreas de descanso no tengan ningún tipo de coste para los conductores profesionales y que, por lo tanto, no se financien, como se puede intuir de la proposición no de ley que presentan, mediante algún tipo de pago por parte de esos conductores profesionales, es decir, que sean gratuitos y su coste se financie mediante cánones que establece la Ley de Carreteras del año 2015. Por tanto, si verdaderamente les preocupa, estaremos expectantes, a ver qué hacen en la otra Comisión, a no ser que también funcione la incomunicación que ha funcionado en estos momentos entre su grupo en Europa y en esta Comisión, de modo que en la otra Comisión hagan lo contrario de lo que están diciendo ahora mismo aquí.

Y, finalmente, tómenselo muy en serio. La persona que les está hablando es hijo de camionero y conductor de autobús, es decir, que desde muy pequeño algo sabe sobre cómo funciona esto. La verdad es que en épocas pasadas, cuando no había reglamentaciones, no había tacógrafos, los conductores profesionales tenían muchísimos accidentes, resultaba muy difícil conducir en carretera con esa flexibilidad que ustedes están demandando. Si hemos progresado en este país en muchos aspectos es porque tenemos más derechos —no solo más libertades, también más derechos—, y creo que los conductores profesionales, como el resto en otras profesiones, se merecen una vida digna, pero no creo que el sentido de su proposición vaya en esa dirección.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 16

Por último, no creo que estemos amortizando ningún tipo de legislatura. A veces hay que recordar que vivimos en un sistema parlamentario y que esto solo se acaba cuando establece la ley, cuando el presidente decide disolver las Cortes o cuando esta Cámara retira la confianza al presidente. Pero mientras tanto somos parlamentarios, debemos un respeto a los ciudadanos y tenemos que seguir trabajando por ellos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urquizo. Y aprecio sus consideraciones finales muy de veras.

### — RELATIVA AL ATROPELLO DE LOBOS EN EL PASO DE LA A1 POR SOMOSIERRA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/003259).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la quinta proposición no de ley que figura en el orden del día, que es propuesta por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Para su defensa tiene la palabra el señor López de Uralde.

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

El pasado día 20 de febrero en esta misma Comisión presentamos una proposición no de ley en la que instábamos al Gobierno a elaborar un listado de puntos negros de atropello de fauna salvaje, debido a que la gravedad de las colisiones de vehículos con animales tiene incidencia tanto desde el punto de vista de la seguridad vial como sobre la propia fauna. Estas colisiones de vehículos, que entre los años 2006 y 2012 fueron 74 600, representan un 8,9 % del total de accidentes de tráfico. Por lo tanto, estamos ante una cuestión verdaderamente relevante.

Justamente unos días después de que se aprobara nuestra proposición no de ley, precisamente en la zona de Somosierra, en la autovía A-1, que une Madrid con el norte, apareció nuevamente un lobo atropellado. En los últimos tres años han muerto en ese mismo punto nada menos que cuatro. Esta es una especie amenazada, una especie en peligro y el hecho de que cuatro lobos hayan muerto en los últimos años en ese tramo de quince kilómetros de la A-1, entre La Serna del Monte y Somosierra, identifica claramente este como un punto negro en lo que se refiere a atropello de animales.

Por eso nos hemos decidido a presentar esta proposición no de ley, en concreto sobre este punto negro, porque creemos que, aunque efectivamente es necesario que el Gobierno avance en la identificación de muchos otros puntos, sin embargo algunos ya están perfectamente identificados, y este es uno de ellos. De ahí que creemos importante instar al Gobierno, tanto por motivos de seguridad vial como en este caso por motivos de conservación de la fauna salvaje y, en concreto, para impedir que el lobo no pueda avanzar en sus territorios naturales, a que se establezcan los pasos de fauna que sean necesarios en este tramo para garantizar el correcto paso de los animales a través de la A-1.

Solamente ha habido una enmienda del Partido Popular a nuestra PNL, que no vamos a aceptar, porque dice que van a seguir trabajando. Lo que propone la enmienda es que cambiemos nuestra iniciativa, que es una propuesta muy concreta sobre un punto muy concreto en una carretera en concreto. Sin embargo, la enmienda de modificación del Partido Popular dice, de manera genérica «seguir trabajando para reducir el número de atropellos», cosa que nosotros creemos que no se está haciendo. Es decir, por un lado, no se está trabajando para reducir el número de atropellos, y, por otro, no ha lugar una sustitución de nuestra iniciativa puesto que en la enmienda que propone el PP no se habla para nada del punto al que nosotros nos referimos y es el que nos lleva a presentar esta proposición no de ley. Por tanto, la someteremos a votación tal y como está en sus términos.

Muchas gracias.

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

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

Comenzaré por esto último que acabo de escuchar, o sea, el motivo de presentación de la enmienda de nuestro grupo no es otro que el que se reconozca en sus justos términos el trabajo que se está haciendo. El portavoz proponente de esta iniciativa acaba de decir que no se está haciendo nada, y ya efectivamente hace tres meses, cuando debatíamos aquí una PNL del mismo grupo que esta referida a los atropellos de otra especie y en otra parte de la geografía española, concretamente del *Lynx pardinus*,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 17

del lince ibérico, puse de manifiesto y así está reflejado en el *Diario de Sesiones*, todas las actuaciones: protocolos, convenios, acuerdos, materialización de obras que se habían llevado a cabo en aquella carretera o en aquellos lugares de España donde preocupaban los atropellos del lince. Lo mismo nos pasa ahora con el *Canis lupus signatus* —me vuelvo a tomar la licencia o pedantería, según sus señorías convengan en calificar, como biólogo—, porque, ya que están recordando algunos de ustedes que esto está atascado y acabado, me voy a recordar a mí mismo que también soy biólogo, además de diputado, aunque les diré que, en mi opinión, la legislatura ni está acabada ni está atascada. En el Grupo Popular, al menos, queremos seguir trabajando con mucho interés por resolver los problemas que preocupan a los españoles. **(Aplausos)**. Y creo que alguno se va a llevar una sorpresa, efectivamente, en ese sentido.

Pero, bueno, antes de que me llame al orden el presidente y volviendo a la cuestión, lo único que quería decirles es que esta enmienda pretende reconocer que ya se están haciendo cosas, que hay una Ley de Evaluación Ambiental con su declaración de impacto ambiental que regula cómo hay que decidir y construir todos estos proyectos, sea en la A-1 o en cualquier otro punto de la geografía española, se refiera a un solo punto o a los que hagan falta. No es inconcreción, es —insisto— ponerlo en sus justos términos.

Pero además de esa ley y de ese documento que el Ministerio de Agricultura también aprobó en 2015 sobre las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, en todos los proyectos que está haciendo Fomento se están incluyendo ya estas prescripciones. No vamos a rechazar esta iniciativa, igual que no rechazamos la del lince, pero nos hubiese gustado —aunque ya he tomado buena nota de que no va a ser así— que se aceptara la enmienda, para poder apoyarla. De esta otra manera no la vamos a rechazar, pero tampoco podremos apoyarla.

Y finalizo, señor presidente, diciéndole que, además de estos documentos, de estas iniciativas que tanto el Mapama como Fomento están llevando a cabo, hay un grupo de trabajo sobre fragmentación de hábitats, dependiente de la Comisión Estatal de Patrimonio Natural y la Biodiversidad y del que forman parte todas las administraciones competentes en carreteras, ferrocarril, impacto ambiental y medio natural, que viene trabajando muy activamente durante los últimos años en la búsqueda de soluciones para evitar este tipo de atropellos.

Por todo ello, nada más lejos de la realidad de su PNL, señor diputado proponente, y de ahí la justificación de nuestra enmienda.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Díez.

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

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muy brevemente.

No sé si la legislatura está acabada o no pero está tensa, sin duda está tensa.

En todo caso, daremos nuestro apoyo a la propuesta de En Comú Podem.

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

A continuación, por cuanto que entiendo que el Grupo Mixto y PNV no van a intervenir, tiene la palabra la señora Julià por parte de Ciudadanos para fijar posición.

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

Encontrarse con animales salvajes en la carretera siempre ha sido uno de los grandes problemas que han provocado situaciones de peligro al volante. Estamos acostumbrados, casi todos nosotros hemos visto pasar algún animal por delante de nosotros mientras íbamos conduciendo. El 94 % de los conductores, según estudios, se ha encontrado alguna vez un animal en la vía, y el 50 % se ha visto en situación de riesgo por ello, siendo los animales domésticos los implicados en más de un tercio de los casos y los jabalíes en otro tercio. Como en otros tantos problemas de tráfico y de seguridad vial, la primera actuación debería ser identificar dichos tramos y hacerlos públicos y conocidos, para que los conductores y usuarios de las vías sepan cuáles son, dónde están y puedan actuar con la cautela necesaria.

Por otra parte, creemos que se debería crear una comisión interministerial donde estén todos los departamentos afectados, además de las administraciones públicas implicadas: comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos, con el fin de analizar el problema en profundidad, detectar sus causas y tomar las medidas oportunas. Creo que también se deberían implicar los cotos próximos a las carreteras,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 18

que, según los últimos datos, en nuestro país son unos 25 000, y un estudio y clasificación de la fauna, para poder ver en qué accidentes están implicados y cuál es la ayuda necesaria. Y para realizar los proyectos técnicos oportunos y solucionar estos problemas, dotándolos presupuestariamente, se deberían firmar convenios de colaboración técnica y presupuestaria con las distintas administraciones públicas, cosa que vemos ahora mismo bastante complicado. Estos proyectos pueden abarcar desde obras civiles a nuevas tecnologías y correcta señalización de carreteras, pero, sobre todo, se deberían coordinar las acciones necesarias con los centros de gestión de tráfico de la DGT y de la Guardia Civil.

La Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, en la que ahora estamos, en su sesión del día 20 de febrero de 2018 aprobó una proposición no de ley con el establecimiento de medidas encaminadas a reducir las muertes de animales por atropello en carreteras en la que ya se instaba al Gobierno a llevar a cabo diversas actuaciones en la materia, por lo que en mayo algunos diputados del Grupo Ciudadanos —Miguel Garaulet en Agricultura, José Luis Martínez en Medio Ambiente e Irene Rivera en esta Comisión— presentaron una batería de preguntas al Gobierno sobre si iba a identificar los tramos de las carreteras en peligro por esta causa y qué medidas concretas iba a tomar para reducir al mínimo el número de estos accidentes. Y, desde luego, no hemos visto más que inactividad e ineficacia, y ahora falta de responsabilidad de Estado, ya que deberíamos pensar en trabajar por la ciudadanía. En cuanto a la legislatura, veremos lo que pasa, pero, desde luego, si no son capaces de solucionar la inestabilidad que tenemos actualmente, de poco va a servir el trabajo que estamos realizando. Por el bien de todos los ciudadanos, espero que entre unos y otros sean capaces de llegar a soluciones, soluciones en beneficio de los ciudadanos, no en beneficio de unos pocos por no querer cambiar de trabajo.

Muchas gracias.

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

La verdad es que durante toda la tarde —y siento volver a tener que intervenir— me está doliendo muchísimo el que pongan en cuestión la validez de un posicionamiento de la Cámara como representante de la soberanía popular. La Cámara se posiciona en este momento, en plena vigencia de legislatura, sea cual sea el grado de tensión, como se ha dicho antes por parte de algún interviniente, y ello significa que es voluntad de la Cámara, y, por lo tanto, de la soberanía una determinada posición ante un problema del interés general. Por tanto, por favor, no pongamos en falso valor la importancia que tienen las posiciones marcadas en las votaciones de esta Comisión y de cualquier otra Comisión mientras la legislatura está abierta, mientras la legislatura está viva. Y que yo sepa, hasta el momento la legislatura está viva, y lo que la Comisión hoy decida es la voluntad de la soberanía del pueblo español. Por tanto, tengámoslo muy presente.

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

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

Sin tener un conocimiento científico sobre la materia, sin necesidad de ser biólogo, había un dicho que decía que adonde no llegara la biología llegaría la religión. Tampoco es que esta sea una cuestión de teología, ni mucho menos, pero creo que sí de sensibilidad hacia una especie que, desde luego, merece toda la protección ambiental por parte de las administraciones. Estamos de acuerdo de pe a pa con la proposición no de ley que ha formulado el Grupo de Unidos Podemos. Nuestro grupo presentó una que podemos considerar similar para proteger al lince en condiciones muy parecidas, y lo que pensamos es que hay que hacerlo, además de por todo lo que dice esta proposición no de ley de Unidos Podemos, también, por qué no, para la protección de los usuarios de la vía, que a veces se encuentran con estos animales salvajes en medio de la misma. Por tanto, vamos a votar a favor de la proposición no de ley de Unidos Podemos, y esperamos que salga por unanimidad.

Muchas gracias.

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

Por cuanto que se ha manifestado la posición del grupo proponente con relación a la enmienda, doy por hecho que no se acepta y que se va a votar la PNL en sus términos, ¿verdad?

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Así es.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 19

### — RELATIVA A LA REALIZACIÓN DE OBRAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CARRETERA N-332. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001709).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir el último punto del orden del día, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Ciudadanos respecto a la realización de obras de mejora de la seguridad vial en la carretera N-332. Para su defensa, tiene la palabra el señor Cano.

El señor **CANO FUSTER**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, «Muere arrollado un chico cuando iba en patines por la N-332 a su paso por Santa Pola». **(Muestra varios recortes de prensa)**. «Retenciones en la N-332 por un accidente con tres heridos a su paso por Santa Pola». «Un conductor de veintinueve años muere tras chocar con un guardarrail en la N-332 a su paso por Santa Pola.» «Un fallecido y un herido leve en un choque frontal en la N-332, en Santa Pola»; «Un motorista de cuarenta y cuatro años de edad fallece después de chocar contra un turismo en la N-332, en Santa Pola». **(Rumores)**. Señorías, estas noticias son algunas de las tantas que hay sobre accidentes en la N-332 a su paso por Santa Pola, tanto en la parte norte del acceso...

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señorías, ruego un poquito de silencio, para poder atender al ponente. Gracias.

El señor **CANO FUSTER**: Gracias, señor presidente.

Como les decía, estas son algunas de las noticias que se pueden rescatar de Internet, algunas de las tantas que hay de los accidentes en los dos accesos a Santa Pola, por la parte norte y por la parte sur, desde playa Lisa, dirección a Cartagena, o por el carril de incorporación en la urbanización Gran Alacant, en Santa Pola. Antes de que sucedieran estas noticias, hace escasamente año y medio, el diputado que les habla y otros diputados autonómicos de Ciudadanos estábamos visitando estos accesos y casi presenciamos un accidente allí mismo. Por eso, preguntamos al Gobierno sobre dos proyectos que ya existían, el 39-A-4410 y el 33-A-1070, del año 2006, de los presupuestos del Partido Socialista y que entonces no se ejecutaron, como tampoco en los años siguientes de Gobierno del Partido Popular. Y, sin embargo, siguen ocurriendo accidentes.

¿Cuántos accidentes más deben pasar para que se ejecuten ya las obras de remodelación y adaptación para las distintas salidas y accesos a la ciudad de Santa Pola? Les recuerdo que es una de las doce ciudades de la Comunidad Valenciana con más de 100 000 habitantes en temporada estival, y que de media suelen tener unos 40 000 habitantes censados. Muchos de estos habitantes que son provenientes de grandes ciudades de alrededor, como pueden ser Elche o Alicante, residen en verano en Santa Pola y salen y entran a diario, no solamente son los turistas. Estos hechos pueden crear los accidentes de los que estaba hablando anteriormente.

Tras esta pregunta presentamos una moción en el Ayuntamiento de Santa Pola, que fue aprobada por unanimidad, instando... **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, por segunda vez pido un poco de silencio para que concluya el orador que está en el uso de la palabra.

El señor **CANO FUSTER**: Como decía, nuestros concejales presentaron en el Ayuntamiento de Santa Pola una moción para instar al Gobierno a realizar estas inversiones, en primer lugar, en la señalización vertical. Es cierto que esto sí que lo ha ejecutado el Gobierno, el Ministerio de Fomento, pero no así los accesos y la remodelación a través de las rotondas, ni tampoco la ampliación de los carriles de aceleración para la incorporación a la N-332. Por ello, con la ayuda de la compañera diputada del Partido Popular en los presupuestos anteriores —naranjas, si quieren llamarlos así, o con tinte naranja también—, han sido incorporadas estas partidas de nuevo en los Presupuestos Generales del Estado para la realización de estas obras tan necesarias. En definitiva, quiero recalcar la gran necesidad que existe de eliminar ya de una vez los puntos negros que existen en Santa Pola, y espero que los distintos grupos parlamentarios apoyen esta propuesta.

Simplemente quiero anunciar que no vamos a admitir ninguna de las enmiendas que nos han presentado. El Partido Socialista nos ha presentado una enmienda centrándose en la N-332, en todos sus puntos negros. Como ya le comentaba: un poco más, y nos pasamos ya al país vecino. Nos vamos a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 20

centrar en Santa Pola, porque creo que la voluntad de todos es terminar con estos puntos negros. Les agradezco su atención.

Muchas gracias, señor presidente.

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

A continuación, para la defensa de su enmienda, por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Candela.

El señor **CANDELA SERNA**: Realmente es difícil de entender, si se afirma que ya se ha solucionado en los presupuestos al dotarse de partidas presupuestarias para tal fin, que después se presente una proposición no de ley precisamente para algo que ya teóricamente está solucionado. Pero por la boca muere el pez, se suele decir.

A mí me gustaría empezar alegando que estoy de acuerdo con algunas de las afirmaciones que ha hecho el Partido Popular en esta Comisión durante el día de hoy, y no es que me esté volviendo loco. Empiezo con la propia enmienda del Partido Popular, que como en muchísimas ocasiones viene a decir que bien está... (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, estamos terminando la Comisión. Yo les ruego un poquito de silencio, porque la acústica en esta sala es bastante complicada y si hay conversaciones paralelas es muy difícil seguir el debate.

Continúe, señor Candela.

El señor **CANDELA SERNA**: La enmienda termina diciendo «... en función de las disponibilidades presupuestarias». Luego ya está admitiendo que alguna cosa no está del todo presupuestada. Además, una portavoz —que no sé el nombre, lo siento— del Partido Popular ha afirmado antes, en la defensa de otra proposición no de ley, que lo que no está en los Presupuestos Generales del Estado no existe, y yo comparto ese principio realista, incluso materialista.

Por eso proponemos nuestra enmienda tanto aquí como en los Presupuestos Generales del Estado, que aún están tramitándose y se llevarán al Senado, para que precisamente exista, para que esté en los Presupuestos Generales del Estado y para que la problemática que existe en Santa Pola con la N-332 —que compartimos con Ciudadanos y estoy seguro que también con el resto de partidos— se solucione. Podríamos entender incluso que el Partido Popular, el Gobierno, nos dijese que hay —como decía antes el compañero de Esquerra Republicana— una prelación de objetivos, que hay una serie de líneas o de actuaciones prioritarias. Precisamente lo que falta por reflejar en estos presupuestos, como en los anteriores, es qué prelación de objetivos se sigue para realizar los presupuestos, porque si no existe estamos ante una arbitrariedad y en una negociación presupuestaria a la carta, en función de no se sabe muy bien qué intereses. La única cosa real de estos presupuestos y de los anteriores —si volvemos la vista hacia atrás, no se sabe hasta dónde— es que siempre, siempre, la provincia de Alicante, y también la Comunidad Valenciana, es la que menos inversiones tiene. Esa es la realidad y por eso nosotros estamos afirmando que hay un problema en España que se llama la España dual; la dualización de España o la concentración de inversiones en función de intereses partidista, y no de intereses objetivos, económicos y sociales.

Voy terminando, señor presidente. Creo que es muy preocupante el fundamento propio de la enmienda del Partido Popular y de los Presupuestos Generales del Estado del Partido Popular, porque tienen el mismo fundamento que la afirmación que ha hecho el comisario —a ver si me sale el nombre— Günther Oettinger cuando le dice a Italia que tiene que votar correctamente, cuando le dice lo que tiene que votar para que haya dinero. Los valencianos, y especialmente los alicantinos, siempre hemos recibido muchísimas menos inversiones de las que necesitábamos, y hoy se vuelve a lanzar el mensaje de «o votas bien, o no habrá dinero». Y nosotros, eso no lo vamos a tolerar.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Gracias, presidente.

El Partido Socialista quiere que haya más inversiones en la N-332 para mejorar la seguridad vial y ampliar su capacidad. El título de la proposición no de ley era sobre la N-332 y precisamente eso es lo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 21

propone nuestra enmienda, ya que plantea abordar «no un arreglito en la carreterita», sino una reforma integral de la N-332 en ese tramo entre Guardamar y El Altet.

Usted podrá decir que nosotros no lo hicimos. Pero no es así, porque nosotros hicimos el tramo desde Guardamar a Torrevieja, 28 millones de euros, entre 2008 y 2011, y otros 28 millones de euros más entre Torrevieja y Pilar de la Horadada, porque usted haga un tramo no pasa nada. Por cierto, que llevan siete años gobernando y ya es hora de que pasemos a concretar en los presupuestos presuntamente naranjas, pero que realmente son de limón porque tienen mucho ácido para la provincia de Alicante, ya de una vez acciones. Ya decía el portavoz de Compromís que estamos a la cola de inversiones de toda España en la provincia de Alicante: 100 euros por habitante, cuando la media es 217 euros, lo que conlleva un déficit de inversiones en la provincia de Alicante para 2018 de 213 millones de euros, solamente teniendo en cuenta la media. Si eso es naranja, no lo quiero; no lo quiero, porque es arrinconarnos, y encima hacernos creer que con una enmienda de un millón de euros ya lo han arreglado todo. Me parece un maltrato sistemático a la provincia de Alicante, con la complicidad, como vemos, del Partido Popular.

La N-332 sufre un abandono constante, de ahí que hayamos presentado nuestra enmienda. Les hemos ofrecido mantener solamente el primer punto, que hace referencia a ese bulevar de la N-332 en el tramo que afecta a Santa Pola, pero no lo han aceptado. Sin embargo, no es que no presupuesten, es que presupuestan poco, y cuando presupuestan, no ejecutan. Este tramo estaba previsto en los Presupuestos Generales del Estado de 2016, con un importe de 134 000 euros; ejecutado, cero patatero. En el presupuesto de 2017 estaban previstos 134 960 euros; ejecutado, cero patatero. En 2018 está presupuestado cero patatero. Por lo menos ahora han sido sinceros, porque han dicho «no vamos a ejecutar nada, pues no consignamos nada, lo ponemos para el año siguiente». Oiga, ya está bien, ya está bien de este maltrato sistemático. Por otro lado, en la circunvalación de Torrevieja, en el año 2015 estaba previsto un millón de euros: ejecutado, cero patatero; en 2016, un millón de euros: ejecutado, cero patatero; en 2017 había presupuestado un millón de euros: cero patatero. En Benissa se había previsto 1,7 millones de euros para 2017. Vinieron la vicepresidenta del Gobierno de España y el ministro de Fomento para hacerse una foto en una obra, pero en noviembre solo llevaban 643 000 euros ejecutados, no llegaba casi ni al 50 %. ¡Oiga, ya está bien, ya está bien!

Simplemente quiero decirles que para la N-332 en 2018 el Gobierno tiene previsto invertir 4,5 millones de euros. Nosotros planteamos enmiendas por 31 millones. Por eso creemos que Ciudadanos practica un poco de hipocresía parlamentaria, porque la semana pasada usted votó —el Grupo Ciudadanos— en contra de una enmienda de 3 millones de euros para esa actuación que pedíamos en el primer punto de nuestra enmienda. Ustedes votan en contra, pero hoy vienen aquí a hacernos una declaración que no tiene ninguna obligación legal el Gobierno de España de cumplirla. Eso nos parece hipocresía parlamentaria, y la provincia de Alicante ya no aguanta más hipocresía parlamentaria.

Gracias.

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

Para la defensa de la enmienda, por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Cascales.

La señora **CASCALES MARTÍNEZ**: Sí, es cierto, las infraestructuras que hoy se han nombrado son necesarias para Santa Pola: la entrada a Santa Pola centro, la entrada y salida de Gran Alacant, como también la entrada desde la nacional a las zonas de Playa Lisa, Gran Playa y Tamarit, que por cierto ha sido la gran olvidada de todos los aquí presentes, incluso en la proposición no de ley que se ha presentado.

Señorías, soy santapolera y desde que tengo uso de razón Santa Pola está reclamando estas infraestructuras porque realmente las necesitamos. Ha habido oportunidades para llevarlas adelante, sin ir más lejos el señor Zapatero y el Partido Socialista podrían haberlo hecho. Yo estaba de concejal en Santa Pola gobernando cuando él era presidente del Gobierno, y les puedo asegurar que lo pedimos hasta la saciedad.

Señor Campos, usted fue diputado por Alicante en la IX Legislatura con el señor Zapatero. ¿Qué hizo usted por la provincia de Alicante, qué hizo usted por los santapoleros? (**Aplausos**). Se olvidó de Santa Pola y de la provincia cuando pudo hacerlo, y ahora qué viene ahora pidiendo. Por favor, señor Campos, lecciones con este tema, usted ni una. Su intervención hoy aquí ha sido de un 'caradurismo' vergonzoso, igual de vergonzoso que es el Gobierno que hay actualmente en Santa Pola; un Gobierno que ha cometido fraude de ley por parte del Partido Socialista, de Compromís, de Izquierda Unida, de Podemos y de dos tránsfugas de Ciudadanos que ustedes, señor Cano, colocaron en las listas de su partido. (**El señor Cano**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 22

**Fuster: ¿Y tenemos nosotros la culpa?** Fraude de ley utilizado para poder arrebatarle el ayuntamiento a quien ganó las elecciones, que fue el Partido Popular. Además, no soy yo quien dice que se ha cometido fraude de ley, lo dice una sentencia de un juez. Sin embargo, nadie ha dimitido. ¿Y ustedes nos dan lecciones a la gente del Partido Popular de calidad democrática?

El señor **PRESIDENTE**: Perdón. Comprendo la valoración política que está haciendo, pero le ruego que se ajuste a la materia.

La señora **CASCALES MARTÍNEZ**: Vale, voy a ello.

Pues miren ustedes por dónde, a pesar de estar el Partido Popular en la oposición en Santa Pola, nosotros y esta humilde diputada que les habla hemos sido los que hemos iniciado las reuniones con el ministerio para que estas infraestructuras sean una realidad, y hemos recibido un compromiso firme y real. ¿Y por qué digo real? Porque hay hechos, señorías, hechos que creo que ustedes desconocen, y que han hablado desde la ignorancia. Hemos tenido dos reuniones con el ministerio, y fruto de las mismas el pasado día 3 de marzo, señorías, se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* el anuncio de información pública del proyecto para la entrada a Santa Pola con un paso inferior. Hechos, señorías, hechos y compromisos reales, con una inversión que está en los Presupuestos Generales del Estado —azules— de 2018. **(Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**. Lo que pasa es que da la impresión de que no se lo han estudiado ni saben qué presupuestos hay para la provincia de Alicante y para Santa Pola. Esta inversión está recogida en la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte (Seitt) como obra de mejora de la seguridad vial. Señorías, sí está porque hay un compromiso real de este Gobierno con los santapoleros y las santapoleras. Esto va a ser una realidad, pero no gracias a mociones y proposiciones no de ley, ni a ruedas de prensa o críticas, sino gracias al compromiso de este Gobierno con los santapoleros y las santapoleras.

Para finalizar quiero puntualizar dos temas sobre la proposición presentada por Ciudadanos: primero, que es de marzo de 2017, y segundo, que está totalmente desfasada y no está actualizada. El primer punto del *petitum* está hecho, señorías de Ciudadanos; está hecho y por tanto no debería aparecer en esa proposición no de ley. **(El señor Cano Fuster: Y lo he reconocido)**. Y el segundo punto, como ya he explicado, se está haciendo. Por tanto, nosotros hemos presentado una enmienda que sí es real y se adecua a la realidad de Santa Pola. Así pues, pido que se apruebe esa enmienda y que se acepte porque es la que marca la realidad de lo que está ocurriendo en Santa Pola.

Muchísimas gracias, presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación tiene la palabra, para fijar posición, el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Yo no soy santapolero, pero me ha gustado la intervención vehemente de la portavoz, pero no solo por su vehemencia. Me parece que si hay alguna carretera que necesita transformación y cambios es esta, también me ha llegado esa información por otras vías y por diferentes personas. Dicho esto, por tanto, mi grupo votará a favor.

También quiero decir algo: esta es mi última Comisión, y quería desmentir que no es por el cambio de clima que ha habido. Próximamente habrá una reestructuración en mi grupo como consecuencia de que dos diputadas serán consejeras de la Generalitat. Por tanto, debido a esta reforma vendrá un compañero mío, también de Girona, y estoy seguro de que el trato será el mismo que he tenido yo en este periodo. Me parece importante que tarde o temprano recuperemos los ánimos, que no por ser más vehemente hay más necesidad, y a veces se puede hacer con más calma. De hecho, trabajar con más calma es mucho mejor.

Muchas gracias a todos.

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

Yo, como presidente de la Comisión, lamento que se ausente y no trabaje más con nosotros. Ha sido un placer. Esperemos que tengamos ocasión de seguir formando parte de este cuerpo legislativo o trabajando para esta institución muchos años, manteniendo las distancias ideológicas que entre usted y yo existen.

Respecto a las enmiendas presentadas, entiendo que no se aceptan.

El señor **CANO FUSTER**: No, no se aceptan las enmiendas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 23

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

Para fijar posición tiene la palabra, por el Grupo de Unidos Podemos, la señora Ballester.

La señora **BALLESTER MUÑOZ**: Yo tampoco soy santapolera, pero creo que mi grupo tiene también una posición sobre esta carretera. No soy santapolera, pero soy valenciana e insisto en la falta de financiación y de inversiones que hay en la Comunidad Valenciana, y en este año especialmente en Alicante.

Ciudadanos presenta una proposición no de ley de marzo de 2017 que efectivamente responde, como hemos podido comprobar, a una gran preocupación del municipio de Santa Pola. El problema, sin embargo, viene de lejos y no se puede solucionar con más parches, que es lo que propone esta proposición no de ley. Los accesos a la N-332 en Santa Pola están efectivamente calificados como un punto negro por la DGT por la alta siniestralidad que registran. El Ayuntamiento de Santa Pola, de hecho, lleva muchos años pidiendo al Gobierno una solución. ¿Qué ha pasado? Que en respuesta a esta demanda el Gobierno puso en marcha un proyecto de mejora presupuestado, por fin, en estos presupuestos de 2018.

¿Cuál es el problema? Que este proyecto que ha aprobado el Gobierno y que viene presupuestado de color naranja-azul, o del color que le quieran poner, no soluciona el problema definitivamente, lo arregla un poco, es verdad, pero no lo soluciona, y no nos podemos quedar con una solución a medias. Esto no lo decimos nosotros, no lo dice nuestro grupo, lo dicen los técnicos del Ayuntamiento de Santa Pola y lo dicen los técnicos de la Generalitat Valenciana. Así lo han revisado recientemente también en una reunión en el Ayuntamiento de Santa Pola, a la que no asistió el Partido Popular pero a la que sí asistió la representante de Ciudadanos, que se mostró de acuerdo con este diagnóstico.

¿Cuál es la solución que demandan desde el municipio con el visto bueno de todos los técnicos? Pues bien, nuestro grupo ha pedido en una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado recursos para solucionar este problema. ¿Qué han votado el Partido Popular y Ciudadanos a esta enmienda? Han votado que no. Sin embargo, tienen la oportunidad de rectificar su voto en el Senado.

Lo que plantea esta proposición no de ley en el punto 1.º es efectivamente de sentido común y ya está hecho. Ahí están las pruebas, lo ha reconocido el diputado de Ciudadanos, la señalización está y existe. Lo que plantea en el punto 2.º es precisamente lo que está pidiendo al Gobierno el Ayuntamiento de Santa Pola: una construcción que realmente solucione el problema, y no lo que se ha puesto, que es un parche. La respuesta del Gobierno ante las demandas y ante la constatación con informes técnicos de esta solución, de color azul y de color naranja, aprobada y presupuestada no nos vale. La respuesta del Gobierno a este tema es que se podría modificar, pero entonces sería un proyecto nuevo y habría que empezar de cero, es decir, los santapoleros y santapoleras deberían esperar mucho más tiempo, muchos años más. Una respuesta indignante, desesperante diría yo, teniendo en cuenta que de esas construcciones y de esa reforma bien hecha dependen vidas humanas. Una respuesta propia de un Gobierno, como digo, desesperante, indignante, y cuya gestión en este caso deja mucho que desear.

Así que, aunque el punto 1.º está realizado y aunque Ciudadanos y el Partido Popular votaron en contra de nuestras enmiendas, que sí presupuestan lo necesario para salvar esas vidas humanas, nosotros seguiremos peleando por resolver este problema en Santa Pola y votaremos que sí a esta proposición no de ley.

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

Concluido el debate, pasaremos dentro de unos minutos a la votación. **(Pausa)**.

Antes de iniciar las votaciones, tomando pie de la intervención del señor Olòriz, me siento obligado a haceros partícipes a los miembros de la Comisión de un escrito que presenté en la Mesa con fecha 18 de mayo, fechado en el mes de abril, en donde manifiesto mi intención de dejar el acta de diputado en un determinado momento, una vez que haya podido acordar las condiciones de mi retorno al Grupo Parlamentario Popular en su estructura técnica, al disponer de una excedencia forzosa. Naturalmente, esta es una decisión personal, es estrictamente administrativa, no tiene nada que ver con la tormenta de esta tarde que hemos pasado, ni tampoco con la tensión, como decía el señor Olòriz, de los tiempos futuros. Y naturalmente no tiene nada que ver con mi compromiso con la institución, con la Cámara y su funcionamiento, cuando menos no tiene nada que ver con mi antiguo compromiso de treinta y cinco años con mi partido político, ni tampoco con mi grupo parlamentario. Desde luego, quiero que quede constancia, de forma muy clara, que tampoco significa ningún problema ni distanciamiento ni falta de apoyo a quien es hoy presidente del Gobierno de España, a quien es hoy presidente de mi grupo parlamentario. Seguiré

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 24

trabajando todo lo mejor que sé para conseguir los mejores resultados para mi opción política, aquella a la que he dedicado toda mi vida profesional, llenándome de honor el ser miembro de esta Cámara.

Como presidente de la Comisión, a pesar de algún berrinche que me haya podido llevar como en la tormentosa tarde de hoy y como señalaba al inicio de las intervenciones de ayer al explicar el voto, solo tengo palabras de agradecimiento por toda la colaboración que he recibido de vosotros. Hemos podido hacer un trabajo muy interesante... **(Rumores)**. Por favor, al menos respeten las palabras que estoy diciendo porque están cargadas de sentimiento. **(Pausa)**.

Como decía, para mí ha sido un honor y una satisfacción poder contribuir a la defensa de los intereses generales del pueblo español. Las materias que se han tratado en esta Comisión son materia de Estado, y así lo hemos demostrado en todo lo que afecta a la seguridad vial. Esta Comisión es un ejemplo del sacrificio de posiciones de partido, en aras del interés general de los ciudadanos. Además, esta Comisión es un ejemplo del contacto permanente que tiene esta Cámara con la sociedad, y todos lo sabéis porque muchos de vosotros me habéis escuchado decirlo cada vez que he tenido oportunidad. He puesto en su justo valor a la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible como ejemplo de lo que debe ser el funcionamiento de una Comisión de una Cámara democrática en un sistema como el nuestro, lo he hecho públicamente en muchas ocasiones. Hoy quiero agradecerlos, de verdad, de todo corazón, vuestra ayuda y vuestro apoyo.

Concluido esto, que es puro sentimiento, vamos a proceder a la votación. Veremos a ver si sigo presidiendo las Comisiones del mes de junio, pero, por el momento, como no lo sé quería transmitir esto y espero que lo entendáis como una manifestación de sinceridad. El escrito está en registro y me parecía absurdo no hacerlos partícipes de ello. **(Aplausos)**.

### VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación del 1.º punto del orden del día: proposición no de ley relativa al proyecto de rehabilitación superficial de firmes y mejora de la seguridad vial en la carretera N-651, provincia de A Coruña, presentada por el Grupo Parlamentario de Unidos Podemos. Se vota en los términos de la transaccional que ya ha sido entregada a la Mesa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación votamos el 2.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre la actuación urgente en un enlace de alta peligrosidad de la N-320 entre los municipios de Uceda y Talamanca del Jarama en la provincia de Guadalajara, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dijo**

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

A continuación votamos el punto 3.º del orden del día: proposición no de ley sobre seguridad infantil en el transporte escolar, presentada por el Grupo Socialista. Se vota con la enmienda incorporada del Grupo Parlamentario Popular.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Vamos a votar el punto 4.º del orden del día: proposición no de ley relativa a la flexibilización de la normativa de conducción y descanso de los conductores profesionales del transporte de mercancías en aras de la seguridad vial y la conciliación laboral y familiar, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 3; abstenciones, 17.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación votamos el 5.º punto del orden del día: proposición no de ley relativa al atropello de lobos en la zona de Somosierra, cuyo autor es el Grupo de Unidos Podemos. Se vota en sus propios términos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 536

30 de mayo de 2018

Pág. 25

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Por último, votamos el punto 6.º del orden del día: proposición no de ley relativa a la realización de obras de mejora de la seguridad vial en la carretera N-332, presentada por el Grupo Ciudadanos. Se vota en sus términos, pues no han sido aceptadas las enmiendas.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Concluida la Comisión, se levanta la sesión.

**Eran las seis y veinte minutos de la tarde.**

cve: DSCD-12-CO-536