



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
COMISIONES

Año 2016

XII LEGISLATURA

Núm. 60

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

**PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a ZAIDA CANTERA DE CASTRO,
VICEPRESIDENTA PRIMERA**

Sesión núm. 2

celebrada el martes 29 de noviembre de 2016

| | <u>Página</u> |
|---|---------------|
| ORDEN DEL DÍA: | |
| Elección de vacantes. Mesa Comisión: | |
| — Presidencia de la Comisión. (Número de expediente 041/000033) | 2 |
| Delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de ésta de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la Resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. (Número de expediente 042/000001) | 3 |
| Proposiciones no de ley: | |
| — Sobre estudio integral, sustitución, reforma y actualización de los sistemas viales de contención («quitamiedos», guardarraíles, biondas y señales verticales) en la totalidad de la red de carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/000230) | 3 |
| — Relativa al fomento del uso de la bicicleta. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000369) | 8 |
| — Sobre el transporte de personas en bicicleta. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/000588) | 8 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 2

- | | |
|--|----|
| — Sobre la adopción de medidas de promoción del uso de la bicicleta. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000777) | 8 |
| — Sobre la necesaria redefinición por el Gobierno de sus medidas en materia de seguridad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000656) | 13 |
| — Relativa a mejorar la señalización en los tramos de mayor peligrosidad. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000708) | 16 |
| — Relativa a incrementar la concienciación entre los peatones para evitar atropellos. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000709) | 20 |
| — Relativa a diseñar el marco para un pacto de Estado por la seguridad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000713) | 23 |
| — Relativa a incrementar las plazas de funcionarios examinadores del carné de conducir en Cataluña. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000817) | 27 |
| — Sobre medidas ante el incremento del intrusismo y la piratería en el transporte público de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000847) | 30 |

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

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN:

— PRESIDENCIA DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 041/000033).

La señora **VICEPRESIDENTA PRIMERA** (Cantera de Castro): Señorías, buenos días. Vamos a empezar la Comisión. Si hubiere algún portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya, le ruego que lo manifieste. De lo contrario, queda constancia de que iniciamos la Comisión sin ellos. Como saben ustedes, se ha acordado un primer punto, para elegir al presidente de la Mesa, porque su señoría don Pablo Casado renunció a la Presidencia y tiene que haber un sustituto o una sustituta. Se ha hecho una propuesta en este caso para que el presidente sea don Teófilo de Luis Rodríguez, del Grupo Parlamentario Popular. Acabo de hablar con los portavoces y salvo el de Esquerra Republicana, que no está presente, me han entregado un documento en el que se votaría por asentimiento. Les pregunto a sus señorías si alguno de ustedes tiene inconveniente en que se determine de decidir que el presidente de la Mesa sea don Teófilo de Luis Rodríguez. ¿Lo aprobamos por asentimiento? (**Asentimiento**). Queda aprobado por asentimiento. (**Aplausos.—El señor presidente ocupa su puesto en la Mesa**).

El señor **PRESIDENTE** (De Luis Rodríguez): Gracias, señorías. En primer lugar, querría simplemente agradecer —es un recurso de protocolo— la confianza que depositan en mi persona. Esta Comisión de Seguridad Vial tiene un gran objetivo con el interés general, que es trabajar en el mejor uso con los máximos parámetros de seguridad en nuestra importante red viaria, que es una de las más potentes de Europa y, desde luego, con una gran cantidad de uso de tráfico rodado, tanto de uso particular, como de uso en servicio de la actividad económica del país. He hecho un seguimiento de esta Comisión desde su nacimiento y tenemos un muy ambicioso objetivo por alcanzar, que es continuar trabajando para que su uso sea del máximo interés para la ciudadanía. Estoy seguro de que contaré con todos los portavoces de los distintos grupos parlamentarios con los que me pondré en contacto próximamente para cambiar impresiones sobre el funcionamiento de la Comisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 3

DELEGACIÓN EN LA MESA DE LA COMISIÓN DE LA COMPETENCIA DE ÉSTA DE ADOPCIÓN DE LOS ACUERDOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (Número de expediente 042/000001).

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en el orden del día. Elegido el presidente de la Comisión, pasamos a aprobar —supongo que con el consentimiento de todos los grupos— el acuerdo de delegación en la Mesa en relación con los acuerdos de comparecencia, según lo dispuesto en el artículo 44 del Reglamento. ¿Algún grupo pone inconveniente en aprobar por asentimiento este acuerdo? (**Pausa.—Asentimiento**). Queda aprobado por asentimiento.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE ESTUDIO INTEGRAL, SUSTITUCIÓN, REFORMA Y ACTUALIZACIÓN DE LOS SISTEMAS VIALES DE CONTENCIÓN («QUITAMIEDOS», GUARDARRAÍLES, BIONDAS Y SEÑALES VERTICALES) EN LA TOTALIDAD DE LA RED DE CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/000230).**

El señor **PRESIDENTE**: Me comentaba la vicepresidenta una idea que encuentro muy razonable y me alegro de que se haya adoptado a los efectos de simplificar el trámite. Hay tres iniciativas, tal como en efecto tuve conocimiento ayer, sobre el uso de la bicicleta desde distintos puntos de vista. Por lo pronto, todas ellas se van a debatir conjuntamente, el orden se ha decidido ya con los portavoces. En el punto 4 se acumulan los puntos 5 y 10. De tal forma que cada grupo que tenga iniciativa sobre la materia la presenta por cinco minutos y el resto de los grupos que tengan enmienda defienden sus enmiendas y los que vayan a fijar posición, en una sola atacada y por tres minutos un único ponente fije posición con respecto a las tres, con lo cual ganamos un poco más de tiempo, porque, si no, la duración de la Comisión se va a prolongar excesivamente. Además la racionalización del tiempo dedicado a los debates es importante, lo que no quiere decir que tengan que ser debates apresurados, sino con la posibilidad de que cada grupo fije su criterio y sus posiciones, por lo tanto hay que administrar convenientemente el tiempo. Entramos en el primer punto del orden del día que figura como número 3 y es el debate y votación de la proposición no de ley sobre el estudio integral, sustitución, reforma y actualización de los sistemas viales de contención, quitamiedos, guardarraíles, biondas y señales verticales en la totalidad de la red de carreteras del Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Tiene la palabra don Diego Clemente, el portavoz del grupo Ciudadanos, por cinco minutos.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Señor presidente, don Teófilo, enhorabuena por la responsabilidad de su cargo recién designado.

Señorías, buenos días. La proposición no de ley que el Grupo Parlamentario Ciudadanos trae a debate esta mañana a esta Comisión —me gustaría repetir el enunciado: estudio integral, sustitución, reforma y actualización de los sistemas viales de contención, los llamados quitamiedos o guardarraíles—, no es nueva, ya ha habido otra iniciativa en esta casa. Por poner un ejemplo, en la anterior mini-legislatura fallida este mismo grupo la trajo a debate, consiguió salir adelante con la abstención del Grupo Popular y el voto en contra del anteriormente llamado Democracia y Libertad y de Esquerra Republicana y ha sido también llevada a numerosos parlamentos autonómicos, esperemos que se repita el resultado y aspiremos a la unanimidad. No deja de ser por ello menos importante que se haya traído ya a esta casa, en nuestras manos está señorías, y tenemos la oportunidad de legislar sobre ello y de una vez por todas. Tomémoslo en serio, que exista una verdadera voluntad política más allá de ideologías, de siglas de partido o de sentimiento identitario nacionalista. Ya que entre los 6 millones de motoristas que existen en España, no solo conocemos algunos, si no lo son algunos de ustedes, señorías, lo que es más grave es que les coge cerca. A poco que pregunten en su círculo cercano, el verdadero drama de los fallecidos, de los gravemente lesionados y/o amputados, por culpa de los llamados coloquialmente quitamiedos y que en el lenguaje del mundo del colectivo del motociclismo le llamamos guardarraíles asesinos. He dicho bien: guardarraíles asesinos. ¿Cómo le llamarían ustedes, señorías, a un dispositivo de contención vial, a un sistema pasivo, que si bien tiene en su diseño y construcción efectividad para el caso de los vehículos de cuatro ruedas y con carrocería, en el caso de la salida de la vía, para los motociclistas, en el que la única carrocería es su cuerpo, no solo no es efectiva, es tremendamente lesiva, es mortal? El 80% de los sistemas de contención instalados en nuestras carreteras estatales siguen sin sistema de protección para motoristas, en adelante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 4

SPM, y en las de ámbito autonómico, salvo honrosas excepciones, esa cifra aún es mucho mayor. Es ahí, a pesar de no tener competencia directa y no es ninguna excusa, donde más accidentes y siniestros se producen en las de ámbito provincial. Más de lo mismo, señorías. Por kilómetro recorrido la probabilidad de morir en carretera para un motorista es de 18 veces superior al automóvil. Me gustaría dar unas cifras que si bien están un poco desfasadas, de los últimos tres meses. Durante los tres primeros meses de 2016 se han producido 275 siniestros de motociclistas con el resultado de 79 personas heridas y 78 fallecidas. Desde 1970 hasta hoy, las muertes por impacto contra guardarraíles superan los 6.000 y los amputados son más de 5.000. No se ha retirado o cambiado al sistema de protección pasivo de motoristas ni un 20% de nuestras carreteras y en nuestras manos está, señorías.

Muchos de los accidentes de moto que ocurren en la carretera tienen como resultado consecuencias fatales tanto para el piloto como para el acompañante. En la mayoría de los casos en los que el cuerpo del accidentado se desliza por el asfalto, la fuerza de rozamiento le parará sin mayores consecuencias que la abrasión y las posibles magulladuras en el cuerpo, siempre que el piloto y acompañante lleven la indumentaria de la moto adecuada. Sin embargo, cuando en una caída en moto existe una barrera de protección, como los quitamiedos, los llamados guardarraíles asesinos, o señales verticales sin protección. Estos también son objeto de esta proposición. El impacto y el efecto cortante es el mismo. Si el cuerpo del conductor y acompañante no se detienen antes y chocan contra esta protección, aunque vayan bien acompañados, de poco sirve el impacto violento contra el guardarraíl o perfil, ya que actúa como una guillotina o cuchilla contra su cuerpo. Las zonas más afectadas son las extremidades, como son brazos, piernas y cabeza. Esta vez me voy a ahorrar enseñar la foto del resultado de un cuerpo cuando impacta contra un guardarraíl a 30 kilómetros/hora, como en la anterior legislatura, ya que hay estudios que demuestran que esa velocidad es suficiente y provoca más del 15% de las muertes en el caso de choques contra el guardarraíl. La lesividad de los actuales perfiles, ya sean en H o los más redondeados en C, están avalados por estudios técnicos y rigor de todo tipo: instituciones, asociaciones, ONG. Ante esta realidad, el Parlamento Europeo ha incluido, en su informe sobre prioridades de la seguridad vial de la Unión Europea, el cambio de medidas protectoras en las carreteras. Nosotros, los representantes políticos, representantes de todos los sectores que rodean al guardarraíl, exigimos que queden sustituidos por otros sistemas más actualizados y menos lesivos al impacto. Existen numerosos informes en comisiones, Estados miembros, autoridades nacionales, regionales y municipales. Por poner un ejemplo, el sistema de contención vial conforme a la normativa UNE-EN/1317 también habla de reducir la consecuencia de estos accidentes para todos los usuarios en carretera.

Para finalizar, como empecé mi intervención, me gustaría, ya sabemos que no es nueva esta iniciativa, que la ha habido por parte de algunas regiones y parlamentos, como, por ejemplo, la orden circular 18/2004, que entró en vigor el 10 de enero de 2005, en la que se prohíbe la utilización de los sistemas de doble T y se obliga, por un lado, a instalar los sistemas alternativos a este y, por otro, a proteger los postes de los modelos de doble T que todavía hay en las carreteras y como dije anteriormente todavía no se han retirado ni cambiado un 20% de nuestras carreteras y, como dije anteriormente, existen datos muy contundentes: 6.000 fallecidos y más de 5.000 amputados. Además de vidas rotas y familias que sufren, son una lacra impresionante para la Administración y para nuestras conciencias. Se han recogido más de 500.000 firmas, que son de sobra y suficiente, para una iniciativa legislativa popular.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, si es tan amable.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Si estamos todos de acuerdo en dar respuesta al colectivo de motociclistas que son más de 6 millones, por qué no lo hacemos, señorías. Es hora de que nos lo tomemos en serio de una vez por todas para llegar a 2020 con el objetivo de no solo cero víctimas, sino de cero amputados. En nuestras manos está, señorías, muchas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para defender su enmienda, tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista.

La señora **CANTERA DE CASTRO**: Muchas gracias, señor presidente. Señorías, buenos días. El Grupo Parlamentario Socialista al que represento está y estará siempre en pro de cualquier mejora que se quiera implantar y que pretenda garantizar una mayor seguridad en nuestras carreteras. En esta ocasión lo que se pretende precisamente con la PNL presentada por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos va encaminado justo en esta línea. Mejorar el estado de los sistemas de protección o guardarraíles, para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 5

que los mismos no se conviertan en un peligro mayor para los motoristas o ciclistas es lo que nos trae justo aquí y ahora. Flaco favor haríamos si a la hora de mejorar la seguridad en nuestra red de carreteras nos olvidáramos de ellos y solo pensáramos en los coches, camiones, autobuses o similares. Por todo ello, estamos de acuerdo con las medidas propuestas en esta PNL de Ciudadanos, tendentes a incrementar la seguridad de un colectivo de conductores que ven en dichos elementos de protección, los guardarraíles, un peligro para su vida y su integridad física en caso de accidente.

Ahora bien, en este caso, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado dos enmiendas a la proposición no de ley de Ciudadanos tendentes a mejorar lo ya propuesto por dicho grupo parlamentario. Si bien la primera enmienda es de carácter puramente técnico, en cuanto que pretende que el punto 3 de la propuesta de Ciudadanos se restrinja al marco de las competencias estatales que es el que a esta Cámara le compete. **(Rumores).**

El señor **PRESIDENTE:** Por favor, a ver si podemos guardar un poquito de silencio, porque si no es bastante complicado que la persona que está en el uso de la palabra pueda exponer sus ideas.

La señora **CANTERA DE CASTRO:** Gracias, señor presidente.

La segunda enmienda pretende aportar un elemento de seguridad añadido a lo ya propuesto y no es más que la realización de un estudio integral sobre la ubicación de los guardarraíles actuales y colocados. Es decir, los que ya se encuentran instalados en la red estatal de carreteras, a fin de que se revisen los criterios que en su momento se siguieron para su colocación y se proceda en los casos que se estime oportuno a la eliminación de aquellos que se consideren innecesarios. A no pocos de ustedes, señorías, a aquellos que conducen me refiero especialmente, seguro que no se les habrá escapado que nuestra red estatal de carreteras existen guardarraíles ubicados en llanuras y planicies cuyo objetivo no parece ser el evitar que el vehículo no traspase la mediana e invada el carril contrario, ni que evite que en caso de accidente el vehículo se salga del carril y caiga por un desnivel. En cuyo caso, el accidente sería de mayor gravedad. Tampoco parece que con su presencia se incremente en algún aspecto la seguridad ante un posible accidente. Más bien parece que en algunos tramos de nuestra red de carreteras el guardarraíl se ha utilizado como un elemento cuyo fin sería delimitar el propio carril. Finalidad muy diferente y distante a la de un elemento que pretende mejorar la seguridad de la circulación o en caso de accidente. Por ello, se solicita que se estudien de nuevo los criterios de ubicación de los guardarraíles...

El señor **PRESIDENTE:** Por favor, su tiempo ha terminado.

La señora **CANTERA DE CASTRO:** Sí, señoría.

... teniendo en cuenta la vulnerabilidad que ante los mismos presentan los motoristas.

Ciudadanos nos ha transmitido que va a admitir nuestras enmiendas, en este caso votaríamos a favor de dicha proposición. Muchas gracias, señoría.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias.

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Barrionuevo.

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

Antes de empezar mi intervención, me gustaría darle la enhorabuena por su nombramiento. Con respecto a la posición de mi grupo parlamentario, que hoy tengo el honor de defender, le diré que siempre ha estado muy sensible con los accidentes de los motoristas. El Gobierno del Partido Popular es consciente de la importancia del sistema de contención de vehículos a la hora de atenuar las consecuencias de los accidentes de tráfico producidas por la salida de las vías. En este sentido, ha venido trabajando en los últimos años, especialmente en relación con los motoristas. El tráfico de este colectivo por la red de carreteras del Estado representa menos del 1% y la mayoría de los accidentes de motociclistas, el 80%, ocurren fuera de la red de carreteras del Estado. Pese a ello y por ser un colectivo más vulnerable, en el año 1995 se estableció la obligatoriedad de utilización de perfiles de sustentación de barreras tipo C, eliminando los elementos cortantes de los perfiles de doble T en aquellos tramos nuevos o reposición de barreras que estuvieran dañadas. En el año 2001 el Ministerio de Fomento incluyó en la normativa la utilización de perfiles de tipo tubular cerrado en las carreteras convencionales para los tramos de nueva construcción y reposición de los ya dañados. Hay que decir que el Ministerio de Fomento ha sido la primera Administración en poner la barrera de protección DPM para motoristas. En el año 2004 se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 6

estableció la colocación de barreras por debajo de las biondas, que evita que en el caso de que un motorista toque el asfalto y se deslice en el suelo no vaya a chocar contra los postes. Esta instalación se ha realizado en los tramos que presentan mayor peligrosidad para los motociclistas, así como en curvas cerradas y en aquellas donde se produzca una desaceleración brusca. Recientemente —aquí la tengo—, ha salido la Circular 35/2014, que recoge los criterios de aplicación de los elementos de contención de vehículos unificando todos los criterios anteriormente expuestos y adaptándolos a la normativa de la Comunidad Europea respecto a los sistemas de contención de los vehículos, adicionando el cumplimiento de la norma UNE 135/900 para los sistemas de protección de motoristas.

En estos momentos hay instalados en la red española de carreteras más de 1.900 kilómetros de barreras para protección de motoristas. Desde el año 2012 se han instalado en la red de carreteras estatales más de 200 kilómetros de este tipo de barreras, y actualmente existe un plan de barreras de motociclistas, con una dotación presupuestaria de más de 20 millones, de euros que va a añadir 270 kilómetros más.

Por todo lo expuesto, estimamos que debe ser rechazada la proposición no de ley de Ciudadanos, entre otros motivos, porque la misma supondría una invasión de competencias, como en su día —ya lo ha apuntado quien me ha precedido en el uso de la palabra— se anunció, ya que la instalación y mantenimiento de los sistemas de contención es responsabilidad de los titulares de las vías, comunidades autónomas, diputaciones y municipios. En su lugar, el Grupo Parlamentario Popular propone el siguiente texto alternativo.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, su tiempo está terminando.

El señor **DE BARRIONUEVO GENER**: Punto primero. Continuar con la metodología, especificaciones y criterios técnicos que se vienen empleando por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para la identificación de tramos conflictivos y la priorización de las actuaciones de seguridad vial y, en concreto, con la definición de los tramos de concentración de accidentes por cada Administración en el ámbito de las redes de su titularidad. Punto segundo. En los nuevos proyectos que se redacten para las actuaciones en la red de carreteras nacionales, autonómicas y de ámbito provincial, con pleno respeto a las competencias de cada Administración pública, se incluyan medidas tendentes a minimizar las consecuencias de los accidentes en motoristas y ciclistas, incluyendo de manera obligatoria los llamados SPM según la normativa y directrices tanto estatales como recomendaciones y marco legal europeo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para la presentación de su enmienda, tiene la palabra el representante del Grupo Mixto, señor Postius.

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

En relación con la propuesta del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tengo que decir que compartimos la filosofía que se plantea en la parte dispositiva, aunque discrepamos de la parte resolutive. En este sentido, desde nuestro grupo queremos recordar que Catalunya dispone de competencias propias en materia de seguridad vial y, en particular, que la Generalitat de Catalunya puso en marcha hace ya unos años planes integrales para sustituir los guardarraíles peligrosos por otras medidas correctoras más seguras. Además, se han dictado instrucciones para que los nuevos proyectos que se redacten en la red catalana, la de la Generalitat y también la de las carreteras provinciales, sean más seguras y menos peligrosas en caso de accidentes de motoristas y ciclistas, todo esto, acorde con lo dispuesto en la normativa europea.

Así pues, entendemos que, en todo caso, debe ser el Estado el que se preocupe de su propia red viaria y no interferir en las carreteras que no son de su titularidad. Precisamente la enmienda que presenta nuestro grupo va en esta línea.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para fijar su posición, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, señor Legarda.

El señor **LEGARDA URIARTE**: Gracias, señor presidente. En primer lugar, quiero sumarme a la felicitación por su reciente nombramiento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 7

Entrando en la proposición, se nos plantean tres cuestiones, y las expondré muy brevemente. En primer lugar, una propuesta de identificación de los puntos negros de concentración de accidentes graves de motoristas o ciclistas por la existencia de determinado tipo de guardarraíles muy dañinos para estos. En segundo lugar, la sustitución de este tipo de guardarraíles muy dañinos antes del año 2020 en todas las carreteras del Estado. En tercer lugar, un mandato para que se establezca una normativa técnica de carreteras respecto a los nuevos proyectos sobre los guardarraíles. Respecto a la última cuestión, no tenemos ningún inconveniente en que para los nuevos proyectos se establezca una normativa técnica que determine aquellos guardarraíles menos dañinos para motoristas y ciclistas, pero en cuanto a las otras dos propuestas nos surgen algunas dudas, como se ha manifestado en alguna enmienda.

En cuanto a la sustitución de todos los guardarraíles antes del año 2020, sin distinguir la Administración pública, entendemos que es una determinación que debe ir tomando cada Administración pública en función de sus capacidades presupuestarias. Si se circunscribiera a la red de carreteras del Estado, como ha sugerido alguno de los enmendantes, no tendríamos inconveniente. Respecto al primer punto, a la identificación de aquellos puntos negros de la red viaria donde se han concentrado accidentes graves por este tipo de equipamientos, hacemos la misma reflexión. Consideramos que estos puntos negros los conoce la Administración que gestiona estas carreteras y también la Administración de tráfico que actúa sobre ellas. Por tanto, entendemos que un criterio razonable puede ser la señalización, pero es una determinación que deben tomar las administraciones competentes en la carretera en cada ámbito territorial.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para fijar posición, tiene la palabra el señor Mena.

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

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tal y como expresaba el ponente en su presentación, entiende que esta propuesta ya ha sido presentada por otros grupos parlamentarios en anteriores legislaturas, por lo que va en la línea de profundizar en los debates que esta misma Comisión ya ha tenido en anteriores etapas. Creemos que es una proposición no de ley oportuna, especialmente mejorada por la aportación del Grupo Socialista, si finalmente se acepta la enmienda, tal como se nos ha manifestado. El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea entiende que la seguridad es una responsabilidad de los poderes públicos, de todos los poderes públicos, y por ello esta Comisión tiene la obligación de interpelarlos.

Tal y como se ha expresado, los quitamiedos, que son instalaciones pensadas solamente para la protección de los automovilistas, se han convertido en una auténtica trampa mortal para muchísimos motoristas. Está demostrado por diferentes estudios que a menos de 40 kilómetros por hora el choque de un cuerpo humano contra un quitamiedos puede ser mortal y a menos de 20 kilómetros por hora puede generar problemas cerebrales irreversibles y también amputaciones.

Simplemente queremos manifestar que votaremos a favor de esta proposición no de ley. Es cierto lo que han manifestado algunos grupos parlamentarios, y es que, según la interpretación de la redacción de algunos de los puntos, puede generar un conflicto de competencias, por lo que nosotros entendemos que será positivo aceptar algunas de las enmiendas que se han presentado en esa línea. El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea no ha planteado una enmienda concreta porque pensamos que el estudio —creemos que también permite esa interpretación— debería ser coordinado por las diferentes administraciones, teniendo en cuenta la responsabilidad y la propiedad de cada una de las redes viarias que fija el despliegue competencial; es decir debería ser coordinado por las diferentes administraciones públicas porque, como digo, la responsabilidad de las carreteras las tienen los diferentes propietarios. Es importante incorporar todas estas partidas a la próxima negociación presupuestaria, como creo que se puede interpretar del texto que quizás sea aprobado, respetando, como no puede ser de otra manera, el reparto competencial de nuestra red viaria.

Teniendo en cuenta estas razones, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea votará a favor de la proposición no de ley.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 8

- **RELATIVA AL FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000369).**
- **SOBRE EL TRANSPORTE DE PERSONAS EN BICICLETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/000588).**
- **SOBRE LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS DE PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000777).**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de esta proposición no de ley, vamos a entrar en el de las números 4, 5 y 10, que hacen referencia al uso de la bicicleta.

Para presentar la primera proposición, tiene la palabra el señor López de Uralde.

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

Esta proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea surge de una reunión con la mesa nacional de la bicicleta, y lo que hacemos es asumir y poner sobre la mesa sus propuestas. Lógicamente, son muchos los motivos que nos llevan a promover medidas cuya finalidad sea el fomento de la utilización de la bicicleta, porque entendemos que, después del peatón, la bicicleta es el mejor modo de desplazarse por las ciudades. Como luego explicaré, hay motivos económicos, de salud y medioambientales que avalan esta afirmación. No en vano, en ciudades de nuestro entorno europeo más cercano como Ámsterdam, Berlín, Copenhague, etcétera, es cada vez más habitual la utilización de este medio de transporte.

La actividad económica del sector de la bicicleta en España es verdaderamente relevante y, lo que es más importante, es un sector en rápido crecimiento. En este momento en nuestro país hay nada menos que 3.000 tiendas que atienden al sector de la bicicleta, que generan unos 14.000 empleos. El crecimiento que se produce es del 10% anual. Solamente en la ciudad de Madrid, por poner un ejemplo, en el año 2011 había 53 tiendas de bicis y en un solo año este número aumentó a 180. Es muy relevante en lo relativo al empleo, porque en el conjunto de la Unión Europea el sector de la bicicleta genera 650.000 empleos, pero hay estudios de asociaciones del sector que hablan de que si los desplazamientos al trabajo en bicicleta llegaran al 6%, aumentaría hasta el millón de empleos en la Unión Europea. En una situación como la que vivimos, en la que la generación de empleos es especialmente relevante, este es un sector a potenciar y a impulsar. **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego silencio para poder escuchar al interviniente.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: En España se venden anualmente más bicicletas que coches. Creo que eso nos da una idea de la importancia del sector, pero no solo desde el punto de vista de la salud, del medio ambiente, sino también desde el de la economía, un aspecto que quería destacar en esta intervención, porque me parece muy relevante.

Si logramos llegar a los niveles de uso de la bicicleta de países como Dinamarca, con 2,6 kilómetros al día, reduciríamos las emisiones en las ciudades en un 26%, lo que significa que tiene un impacto directo muy importante sobre la contaminación urbana. La utilización habitual de la bicicleta reduciría —y este es un motivo de salud importante para promover este medio de transporte— en un 24% el número de muertes vinculadas a enfermedades cardiovasculares. La contaminación en las ciudades es una cuestión que preocupa cada vez más a la ciudadanía, y la bicicleta supera a cualquier otro medio de transporte en cuanto a limpieza y reducción de emisiones de todos y cada uno de los elementos contaminantes, sea el dióxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos o monóxido de carbono. La bicicleta es mejor que cualquier otro medio, incluido el ferrocarril, el autobús y, por supuesto, el vehículo privado. Esas no son las únicas ventajas de la bicicleta, también las tiene en cuanto al tiempo, ya que es el medio más rápido para desplazamientos por la ciudad inferiores a 10 kilómetros. También desde ese punto de vista es recomendable.

Además, por si todos estos motivos no fueran suficientes, la bicicleta es el medio de transporte más barato. Estudios realizados por clubes de automóviles hacen una comparación y señalan que mientras el coche tiene para su usuario, en cuanto a compra, seguro anual, gasolina, parking, impuesto de circulación y mantenimiento, un coste anual de media de 1.400 euros al año, la bicicleta costaría de media unos 125 euros. Por tanto, también desde el punto de vista de la economía es mejor el uso de la bicicleta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 9

Todo esto nos lleva a promover esta proposición no de ley, que hemos redactado recogiendo las demandas de la mesa nacional de la bicicleta, que consta de cinco puntos que se pueden resumir en tres. Por un lado, la necesidad de impulsar un Plan estratégico de la bicicleta. Entendemos que ya es hora de que desde la Administración central se adopten medidas con respecto a la bici, ya que hasta el momento, fundamentalmente son las ciudades...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, su tiempo se agota.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: ... las que promueven la bicicleta.

Los puntos 2, 3 y 4 tienen que ver con la mejora de las condiciones de seguridad de los ciclistas. Por último, el punto 5 habla de promover a nivel estatal la intermodalidad de la bicicleta con los medios de transporte públicos y privados.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para presentar la iniciativa de Esquerra Republicana de Cataluña, tiene la palabra la señora Capella.

La señora **CAPELLA I FARRÉ**: Buenos días a todos.

Esta proposición no de ley es fruto de una petición de las entidades de promoción de la bicicleta de mi circunscripción, de Girona, contrastada por ellos con entidades similares en el conjunto del Estado. Dejen que les diga que en la provincia de Girona el uso de la bicicleta ha crecido y lo ha hecho de forma exponencial en estos últimos diez años, especialmente por parte de las familias que acompañan a la escuela a sus hijos. Ante esta situación, o tolerancia y vacío o contradicción legal, que evidentemente hay que despejar cuanto antes. Este hecho es extrapolable también al conjunto del Estado.

Es evidente que la actual normativa que prohíbe el uso de remolques está desfasada y, a nuestro entender, debería revisarse en poco tiempo. Este es el objetivo de esta proposición no de ley que presentamos. Uno de los elementos que prohíbe la actual normativa estatal es el uso de los remolques y de los enganches para el transporte de niños, y esta PNL tiene por objeto instar al Gobierno a enmendar la normativa que impide su uso. El uso de remolques y enganches para el transporte de niños es sumamente común en otros países, es decir, que no estamos inventando absolutamente nada, en los que el uso de la bicicleta está más extendido. Si estos dispositivos están debidamente homologados, su uso es seguro y contribuye a extender el uso de la bicicleta y a familiarizar con este vehículo a sus futuros y potenciales usuarios. Aun siendo ilegales, en el Estado español el uso de estos dispositivos es creciente y no cabe duda de que va a seguir extendiéndose de forma parecida a como ha sucedido en otros países. No podemos ir en contra del progreso; las cosas pasan y van a seguir pasando. La actual normativa que los prohíbe está desfasada, como he dicho, por lo que debe revisarse para adaptarse a la realidad social que demanda el uso de estos dispositivos y para ponerla, a su vez, al servicio de la promoción de la bicicleta.

Esta proposición no de ley tiene un único punto que dice que en el plazo máximo de seis meses se modifique la normativa necesaria, y singularmente el artículo 12 del reglamento general de circulación, para posibilitar que las bicicletas puedan utilizar remolques y enganches para el transporte de personas. Todo ello sin perjuicio, evidentemente, de las necesarias condiciones de seguridad y homologación que deban establecerse.

Esto es lo que quería explicarles. Acabo diciendo que se han presentado un par de enmiendas. He hablado con la portavoz del Grupo Popular que lleva esta PNL y me falta hablar con Ciudadanos. Estaría dispuesta a hacer una transacción, eliminando básicamente lo de los seis meses. Creo que está muy bien el hecho de que se hable de realizar un informe previo, pero la única duda es la celeridad. Si no quieren poner un plazo, no lo ponemos, pero en cualquier caso habría que hacerlo con la mayor brevedad.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para presentar la tercera iniciativa sobre la bicicleta y su uso, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Señor presidente, entiendo que es en relación con la PNL de Esquerra.

El señor **PRESIDENTE**: Con la suya.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 10

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Con la mía.

El Grupo Socialista ha presentado una PNL en defensa de la cultura de la bicicleta, creo que de manera amable, para que pueda ser asumida por todos los grupos de la Cámara presentes en la Comisión. Son formulaciones de calado político, son propuestas de auténtico compromiso que exigen su desarrollo durante los próximos cuatro años en el marco de esta Comisión, y también en relación con otras que son de su competencia. Su aplicación exige la participación en su desarrollo de aquellos colectivos, organismos y ciudadanos vinculados con el mundo de la bicicleta y también, cómo no, de empresas del sector, federación de ciclismo, etcétera.

Es cierto que durante años en las ciudades españolas se ha hecho algo, con algunas excepciones, para favorecer el uso continuado de la bicicleta en condiciones de seguridad y con infraestructuras o bien propias segregadas o bien utilizando la propia calzada, mediante la determinación por los ayuntamientos de las áreas 30, pero faltan impulsos importantes para que ese desarrollo se consagre. El Gobierno de la Nación tiene un papel importante que jugar, y es a él al que nos dirigimos cuando solicitamos la redacción de un Plan estratégico de la bicicleta en los términos que figuran expuestos en el punto 2 de la proposición no de ley del Grupo Socialista. También consideramos que es importante el desarrollo, como ya se ha hablado antes aquí, de campañas de concienciación referidas específicamente a la seguridad de los ciclistas, pero también —y es importante— de los peatones, porque estamos viendo accidentes y algunos abusos por parte de los ciclistas que circulan por aceras estrechas a media o a gran velocidad en bastantes lugares. Asimismo, planteamos algo que consideramos clave, que es la creación de un marco normativo adecuado a nivel legislativo y reglamentario, ya que cada cuatro años nos planteamos modificaciones en la Ley de seguridad vial y en el reglamento general de circulación. Debemos seguir haciendo esa especie de reestudio, y la revisión de estas normas, pero siempre, como digo, contando con la presencia de organismos y entidades que deben participar en estas actuaciones con la Dirección General de Tráfico. Precisamente por eso es por lo que planteamos la necesidad de crear formalmente un consejo nacional de la bicicleta que sea un organismo representativo de todo el sector y que tenga interlocución directa con el ministerio, con la dirección general y con esta Comisión para que las tareas que nos hemos fijado vayan avanzando de un modo consensuado y realizando consultas previas. Por último, la proposición no de ley del Grupo Socialista plantea algo que es asumido por todos, porque todos compartimos el objetivo de avanzar en la intermodalidad entre sistemas de transporte, para lo cual, evidentemente, Renfe y otros organismos ferroviarios en el ámbito de las comunidades autónomas juegan un papel importante.

Aceptamos la transacción que ha planteado el Grupo Popular, referida a vías verdes, así como las transacciones citadas por ERC a su propia PNL, en relación con el elemento que se añade a la bicicleta, que me parece que tiene algún problema importante de seguridad, y de ahí la necesidad de la homologación. Hay que tener mucho cuidado, porque hablamos de que son niños los que van en esos remolques que pueden circular por la vía públicas y en zonas 30. No es un tema fácil, aunque es cierto que donde hay mucha cultura de la bicicleta, como Ámsterdam, Copenhague o Alemania, vemos que se circula con toda tranquilidad con estos artilugios, pero es que les tienen mucho respeto.

En relación con la PNL del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, ya hemos dicho que tenemos reparos con respecto al punto que hace referencia a la revisión de la Ley 35/2015 que en su día aprobamos, aunque había algunas imperfecciones, porque creemos que quizá este no sería el marco adecuado para debatir la revisión de esa ley. Por lo demás, apoyaremos, aunque no con total convencimiento, que se proceda de manera consultiva y participativa a reestudiar y revisar aspectos concretos de la Ley de seguridad vial y del reglamento general de circulación, todo ello con el afán de consensuar al máximo este conjunto de proposiciones para que salgan adelante con el mayor acuerdo posible de todos los grupos, de los proponentes y de los no proponentes.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Me comunican que para la defensa de las enmiendas del Grupo Popular los portavoces se repartirán los tres minutos.

Tiene la palabra la señora Escudero.

La señora **ESCUDERO BERZAL**: En primer lugar, quiero felicitar otra vez al presidente por su nombramiento.

Intervengo para decir que aceptamos la transaccional con nuestra enmienda que ha propuesto el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, pero pedimos la votación separada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 11

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Blanco.

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

Utilizaré este minuto para decir que estamos de acuerdo con el objetivo de la iniciativa presentada por Esquerra a favor de la modificación del artículo 12 del reglamento general de circulación para favorecer el transporte de personas en bicicleta, tanto en vías urbanas como interurbanas, porque ya está prevista en la reforma del citado reglamento.

Hemos hablado tanto con el Grupo de Esquerra Republicana como con el de Ciudadanos para que tengan a bien flexibilizar el plazo de seis meses que se propone en la PNL para modificar la normativa, teniendo en cuenta que ya se está trabajando en este proyecto de reforma del reglamento general de circulación. Tal como ha expuesto la portavoz de Esquerra, vamos a preparar una transaccional entre el grupo proponente y los grupos enmendantes que haremos llegar a la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: En último lugar, tiene la palabra el señor Candón.

El señor **CANDÓN ADÁN**: Gracias, señor presidente. Enhorabuena por su nombramiento.

Intervengo en el mismo sentido que mis compañeras. Ya hemos hablado con el portavoz del Grupo Socialista y aceptamos los cinco puntos de su PNL y él acepta nuestra enmienda, que divide el punto 6 en dos. Primero, continuar impulsando las medidas que garanticen la intermodalidad con los sistemas de transporte y, en particular, entre la bicicleta y el ferrocarril. Segundo, continuar con el programa de vías verdes recuperando antiguos trazados ferroviarios en desuso, líneas cerradas o cuya construcción ha quedado abandonada, para crear itinerarios de gran interés social que sirven como eje sostenible facilitando la conexión entre los núcleos rurales próximos a la traza, fomentando el contacto y el respeto con el medio natural en espacios rurales de gran belleza paisajística y de gran interés medioambiental y que permite potenciar el turismo de la zona.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Julià Julià.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Señor presidente, enhorabuena por su nombramiento.

Señorías, Ciudadanos defiende el fomento de este vehículo ya que es una forma de transporte saludable y no contaminante que ayuda a descongestionar el tráfico de las ciudades. Vamos a facilitar los planes locales de movilidad en bicicleta en todos los núcleos urbanos estableciendo una mayor seguridad para el ciclista, pero exigiéndole un total respeto a las normas de circulación, con garantías, sobre todo, para el peatón y para las personas con movilidad reducida. También creemos que se deben impulsar también planes regionales para la calidad del aire.

En cuanto a la PNL presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, recoge muchas de las peticiones que todos los grupos estamos haciendo, pero creemos que la reforma de la Ley 35/2015 debería estudiarse en profundidad en la Comisión de Justicia, así como también el Real Decreto Legislativo 8/2004. La proposición pide revisar esto, pero no dice en qué sentido. Obviamente, es positivo estudiar posibles reformas, pero hay que poner encima de la mesa el objeto de la reforma concreta, por lo que, repito, pensamos que debería llevarse a la Comisión de Justicia.

En cuanto a la proposición no de ley de Esquerra Republicana, hemos añadido una enmienda en la que solicitamos elaborar un informe que determine las condiciones o características de la vía y los elementos de seguridad necesarios, así como su homologación para facilitar que las bicicletas puedan utilizar remolques y enganches para el transporte de personas, elementos como medio —tipo bandera— de color llamativo y con altura suficiente para que los otros conductores se percaten de la existencia del remolque y, en caso de viajar de noche, la obligación de usar dispositivos reflectantes y luces, con las modificaciones legales y reglamentarias que procedan. Es prioritaria la realización de un informe específico que determine las condiciones y elementos de seguridad que deben cumplirse para posibilitar que el transporte de personas con remolques y enganches a bicicletas sea lo más seguro posible.

Gracias.

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

Para fijar posición, a continuación tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Mixto, el señor Postius.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 12

El señor **POSTIUS TERRADO**: Muchas gracias, señor presidente.

En relación con las distintas propuestas que se plantean hoy para estimular el uso de la bicicleta, nuestro grupo parlamentario votará favorablemente todas ellas. En este sentido, consideramos necesario impulsar el uso diario de este medio de transporte para los desplazamientos urbanos e interurbanos, así como para la práctica deportiva, el ocio y el turismo. Estamos a favor de la creación de un marco que permita el incremento del ciclismo en sus distintas vertientes deportiva, recreativa, como medio de transporte cotidiano, haciéndolo más seguro, ya que debidamente combinado con los sistemas de transporte público, aseguraría a los ciudadanos una mayor movilidad y accesibilidad. Todo esto acompañado de medidas concretas para garantizar el derecho del ciclista a circular con seguridad, que debe incluir necesariamente campañas formativas y educativas. En este sentido, como he dicho anteriormente, nuestro grupo parlamentario apoyará las tres proposiciones no de ley que hoy se debaten.

Gracias.

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

El último grupo al que corresponde fijar su posición es el Grupo Parlamentario Vasco, pero su portavoz se ha ausentado de la sala. Por lo tanto, damos por terminado el debate en este trámite. Las enmiendas transaccionales que se hayan acordado deben ser trasladadas a la Mesa a través del señor letrado, con tiempo suficiente antes de la votación.

En relación al punto tercero, la iniciativa anteriormente presentada, la Mesa por error no se interesó por el criterio del grupo proponente respecto a las enmiendas. Por tanto, quiero hacer el trámite en este instante. Tiene la palabra el señor Clemente.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente. Voy a consumir solo un minuto.

Aceptamos la totalidad de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Nos gustaría pedir al resto de los grupos, para ver si puede haber unanimidad, que no se queden en la superficie, pues si bien con la redacción de la proposición puede parecer que queremos excedernos de la competencia estatal, con las palabras «no sólo estatales» nos referíamos al estudio y a prestar ayuda. Aceptamos los dos puntos de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista; la redacción del punto número tres por ser más acertada y, también, la adición de mejora técnica con un nuevo punto cuatro. En cuanto a la enmienda de Grupo Parlamentario Popular, no basta con ser continuista y fomentar la concienciación. En su punto número uno propone continuar con la metodología y ha dicho que en la red estatal sólo circula el 1% de los motoristas, si usted hace un cálculo con una sencilla regla de tres, de los más de trescientos muertos...

El señor **PRESIDENTE**: Solamente tiene que decir si acepta o no la enmienda y en qué términos.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Bien, pues no aceptamos ni la enmienda del Grupo Parlamentario Popular ni la de Esquerra Republicana, pero sí la del Grupo Parlamentario Socialista.

Muchísimas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿La enmienda del Grupo Parlamentario Socialista es de adición o de modificación del texto?

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: De modificación del texto del punto tres y adición del punto cuatro. Lo tiene su señoría en el dossier.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces, si es tan amable, me gustaría que se elaborara un texto para ver cómo queda redactada definitivamente la proposición con la aceptación de la enmienda, para poder votarla y que la Mesa lo tenga claro.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: De acuerdo, nos ponemos a elaborar una enmienda transaccional. Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 13

— SOBRE LA NECESARIA REDEFINICIÓN POR EL GOBIERNO DE SUS MEDIDAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000656).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, entramos en el debate del punto número seis, proposición no de ley sobre la necesaria redefinición por el Gobierno de sus medidas en materia de seguridad vial, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Sahuquillo.

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

El pasado 26 de abril, en la XI Legislatura, ya debatimos y votamos una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista que hoy venimos a reproducir, en la que hablábamos de la necesaria redefinición por parte de Gobierno de España de sus medidas en materia de seguridad vial. Como ustedes saben, la votación deparó su aprobación. De lo dicho en abril nos sirve todo para hoy, excepto la solicitud de comparecencia de la exdirectora general de Tráfico que, como ustedes saben, tuvo que dimitir —no fue cesada por el Gobierno del señor Rajoy, que era lo que pedíamos la mayoría de los grupos— por algún asunto presumiblemente turbio. Por consiguiente, voy a obviar todos los argumentos y datos archiconocidos por todos sobre la siniestralidad en nuestras carreteras, cuya tendencia ha variado negativamente, algo que no sucedía en las últimas dos décadas. Por tanto, me remito a lo dicho el pasado 26 de abril y reproduzco lo comentado entonces. Tan sólo quiero reiterar que debemos abordar de manera urgente el problema de la mortalidad en nuestras carreteras como si de una cuestión de Estado se tratase. Fíjense, señorías, ahora que el Grupo Parlamentario Popular está planteando pactos de Estado en todas las Comisiones, partamos del diagnóstico que contempla esta proposición no de ley para avanzar. (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, no sé cuántas veces tengo que repetir que por favor guarden silencio, porque esta sala es mucho más angosta que las salas Cánovas y Sagasta y, por tanto, la acústica es menos nítida. Entonces, les pido que si hay conversaciones al margen de la intervención del ponente, se celebren fuera de la sala porque de esta forma nos podremos entender mejor.

Gracias.

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

Les decía que en esta dinámica en la que el Grupo Parlamentario Popular ha entrado con la búsqueda de los pactos de Estado en todas y cada una de las Comisiones que estamos celebrando estos días, aprovechemos para que esta cuestión entre también dentro de ese pacto de Estado, de modo que partamos del diagnóstico que contempla la exposición de motivos de esta proposición no de ley, y para ese acuerdo contemos, como no puede ser de otra forma, tanto con los colectivos afectados como con la colaboración de las restantes administraciones. Así podremos actuar en esa redefinición absolutamente necesaria e imprescindible y, además, de una manera transversal como corresponde a las políticas de seguridad vial. Para ello desde el Grupo Parlamentario Socialista planteamos las siguientes medidas: en primer lugar, incrementar las partidas presupuestarias destinadas al mantenimiento y la mejora de las infraestructuras viarias. En segundo lugar, impulsar medidas que incentiven la renovación y, en su caso, el mantenimiento del parque automovilístico español, que se han adoptado últimamente con buen criterio. En tercer lugar, impulsar medidas para incentivar el uso de los dispositivos de seguridad vial, como es el caso de los cascos de protección y los sistemas de retención infantil. En cuarto lugar, garantizar la vigencia y constante actualización de los sistemas de calificación del conductor, a fin de asegurar satisfactoriamente su debida capacidad. En quinto lugar, crear un sello de calidad para las autoescuelas que potencien de manera concreta la formación en seguridad vial, evitando con ello que las mismas caigan en la rutina. En sexto lugar, plantear abiertamente la necesidad de que el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte impulse, con la participación de docentes específicamente formados, la educación en seguridad vial de los alumnos de los cursos de 1.º y 2.º de bachillerato. En este sentido, se insta al Gobierno a constituir un grupo de trabajo, integrado por miembros del Ministerio de Educación Cultura y Deporte, la Dirección General de Tráfico, representantes de las administraciones educativas de las comunidades autónomas y otros agentes implicados en la seguridad vial cuya colaboración se estime oportuna, en aras de avanzar, como les decía, hacia el desarrollo e implementación de un certificado escolar de adquisición de niveles de competencia vial en nuestro país. Y por último, fomentar una política real de seguridad y concienciación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 14

vial, mediante el desarrollo de campañas específicas de potenciación de la educación, la formación y la sensibilización de la sociedad en este ámbito. Estas son las medidas que planteamos desde el Grupo Parlamentario Socialista.

A esta proposición no de ley se han planteado enmiendas por distintos grupos parlamentarios. El Grupo Parlamentario Popular utiliza su técnica de no concretar y propone continuar fomentando, proseguir trabajando, continuar impulsando. De mis intervenciones, tanto la del pasado 26 de abril como la de ahora, el Grupo Parlamentario Popular no puede deducir que haya una crítica abierta a la acción del Gobierno. Por tanto, no se pongan la venda y reconozcan que todos —y digo todos con mayúscula— tenemos un problema de siniestralidad en las carreteras y habrá que actuar. Por otro lado, el Grupo Parlamentario Ciudadanos solicita suprimir el sello de calidad, que es algo que nos han pedido tanto los expertos como las propias autoescuelas y los responsables de varias direcciones provinciales de tráfico. Y respecto a la tercera enmienda del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, no nos parece mal incrementar las plantillas para el control del tráfico. Por lo tanto, seguiremos hablando para ver si somos capaces de plantear una enmienda transaccional.

Muchas gracias.

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

Para presentar la enmienda de su grupo parlamentario, tiene la palabra el señor Mena.

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

Tal y como indicaba el ponente del Grupo Parlamentario Socialista, entendemos que en esta proposición no de ley se contempla la reforma a fondo de la red vial, en especial la secundaria, incentivar la renovación del parque automovilístico, el aumento de las campañas de uso de elementos de seguridad, el impulso del carné por puntos basado en el aumento de la eficiencia del sistema o, por ejemplo, volver a exponer a debate público los siniestros de circulación para asumir el compromiso de su reducción como tarea y responsabilidad de todos y todas. Desde el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, entendemos que hay un elemento fundamental que no estaba recogido en esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista; el elemento que garantiza que la seguridad vial es una responsabilidad de los poderes públicos, que son los diferentes agentes de tráfico. Hay que recordar que en los últimos años la plantilla ha aumentado tan sólo un 5%, mientras que el parque automovilístico lo hecho en al menos un 200%. Teniendo en cuenta que la mayoría de los accidentes se producen en la red secundaria, cuyo mantenimiento ha sido totalmente abandonado por parte del Gobierno, entendemos que la enmienda que presentamos desde el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea viene a mejorar de alguna manera y a garantizar que todo lo que se haga sea a través de la responsabilidad que tienen los poderes públicos, en este caso la Administración Central del Estado. En la enmienda proponemos incrementar la plantilla de agentes dedicados a las tareas de control del tráfico, especialmente la dependiente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y la prohibición inmediata de toda medida que valore la productividad basada en el número de denuncias, como ha hecho el Gobierno en algunos experimentos, debiendo modificarse para baremar con prioridad aquellas actuaciones tendentes al auxilio en carretera y las medidas de reducción de la siniestralidad. Hemos propuesto este punto porque garantiza que la responsabilidad de la seguridad vial esté en manos de los poderes públicos, de la Administración Central del Estado en este caso a través de los agentes de tráfico. Desde el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea entendemos que sin el incremento de estas plantillas, todas las medidas que vayamos aprobando serán escasas o insuficientes y se acabarán convirtiendo en papel mojado, algo que la política de seguridad vial no necesita.

Gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra la señora Rivera para la presentación de su enmienda.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente. En primer lugar quiero darle la enhorabuena por su nombramiento.

Cuando hablamos de nuevas ideas, sobre todo ahora que estamos empezando el trabajo de esta Comisión sobre Seguridad Vial y que tenemos un nuevo reto por delante, creo que es muy importante que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 15

no nos olvidemos sobre todo de que cada día seguimos teniendo más fallecimientos en nuestras carreteras. Desafortunadamente, estamos hablando de muchas propuestas, pero nos olvidamos de la clave principal de esta Comisión, que es conseguir que las víctimas y los heridos sean menos cada día. Una vez dicho esto, lo cierto es que respecto a la progresión de la accidentalidad en nuestro país, por un lado debemos sentirnos orgullosos y estar contentos por lo que hemos conseguido, ya que, evidentemente, se ha reducido muchísimo, especialmente a partir de la adopción de la medida del carné por puntos en 2005, pero en los últimos años se ha estancado y está creciendo en 2016. En los meses de julio y agosto fallecieron en las carreteras españolas 253 personas, 27 más que en el mismo período del año pasado, lo que representa un incremento del 12%. Estos son datos provisionales, por supuesto, porque, como saben, están contabilizados a 24 horas y referidos sólo a accidentes ocurridos en vías interurbanas. La mayoría de las víctimas mortales se produce en vías secundarias, un 78% del total. Respecto a 2015 ha aumentado el número de víctimas mortales entre los usuarios de bicicletas, motocicletas —como hablábamos antes en nuestra proposición no de ley—, turismos y camiones. Debemos hacer especial hincapié en reducir la accidentalidad. En otra proposición no de ley hablaremos del Plan Invive, que me parece muy positivo para la especial vigilancia de la velocidad precisamente en esas vías donde mueren más personas.

Centrándonos ya en la proposición no de ley, nuestro grupo parlamentario está de acuerdo con los puntos que se presentan por muchos motivos, fundamentalmente porque son de sentido común, pero, insisto, tenemos que adoptar acciones concretas a lo largo de esta legislatura para conseguir reducir la accidentalidad. Para no extenderme más, efectivamente estamos de acuerdo en todos los puntos que presenta el Grupo Parlamentario Socialista, salvo en el punto cinco relativo al sello de calidad en algunas autoescuelas. Hemos hablado con su portavoz para un posible cambio en el texto, porque creemos que todas las autoescuelas deben tener un nivel adecuado en la enseñanza de la seguridad vial. Estimamos que hay otros aspectos que miden la calidad de una autoescuela, como pueden ser la técnica de conducción o la enseñanza teórica, que no deben verse menoscabados en ese sello de calidad.

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

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Respecto al resto de medidas estamos de acuerdo con ellas, reitero nuestro apoyo a esta proposición no de ley con una nueva redacción de ese punto número cinco e, insisto, lo más importante es que acabemos con las víctimas de una vez por todas.

Muchísimas gracias.

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

A continuación, para defender su enmienda, tiene la palabra doña María Jesús Moro, del Grupo Parlamentario Popular, por tiempo de tres minutos.

La señora **MORO ALMARAZ**: Gracias, señor presidente.

Me uno a las felicitaciones del resto de los portavoces que han intervenido hasta este momento. Nos enfrentamos de nuevo a una iniciativa que, como ha señalado el propio proponente, ya hemos debatido en esta Comisión en la pasada legislatura. Y dada la reiteración completa del tenor de la misma, podríamos dar por reproducido el debate y remitirnos al correspondiente *Diario de Sesiones* de 26 abril de 2016. No lo vamos a hacer, o no plenamente, porque yo sí quiero dar por buena la intervención de mi compañero, el señor Candón. Sin embargo, desde esa fecha la vida ha seguido y se han hecho más cosas que no se han reconocido, por más que el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista diga que en su diagnóstico no prejuzga o no rechaza todo lo que se ha hecho. Creemos que tanto por la propuesta de resolución como por la exposición de motivos, sí se hace tabla rasa y se considera que nada se ha hecho en los últimos años. Quiero defender la actitud de mi grupo que pretende llegar a una posición común en esta Comisión, porque entendemos que por encima de la inútil persistencia en la crítica por la crítica, a todas las señorías de esta Comisión nos mueve un objetivo común, el de poner encima de la mesa la necesaria reflexión para la mejora de todos los mecanismos e instrumentos que nos permitan hacer realidad la disminución de víctimas por accidentes de tráfico, estudiando las posibles causas concurrentes, tratando de minimizarlas y de comprometer a todos en ese objetivo común. No en vano están en juego nuestras vidas y las de los nuestros. Si como quien les habla son ustedes conductores habituales, podrán admitir conmigo que es inútil hacer de este tema un arma de dialéctica política barata, y que la simplificación en el diagnóstico sobre las causas es irresponsable. Cada día vemos en las carreteras cuántas personas no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 16

cumplen las normas, en cuántas ocasiones vemos negligencias y despistes, el uso y abuso de sustancias por parte del conductor, que se unen a una mala climatología, a una inadecuada conservación de las carreteras o a un mal trazado. Si dejamos de perder el tiempo en reproches y lo ganamos en trabajar juntos por mejorar aquello que depende de nosotros, por reconocer lo que se ha hecho y que puede potenciarse, mejorarse o sustituirse en aras de la consecución de nuestro objetivo, estaremos cumpliendo con la responsabilidad que los ciudadanos nos han encomendado.

Este es el fundamento de nuestra enmienda, tratar de llegar a una posición común y que, por tanto, ni siquiera tiene que ser el tenor de la misma, sino los objetivos que estamos viendo que nos unen a todos. Reflejemos, pues, el verdadero estado de las cosas, el sentir común de colaborar para que no se pierdan vidas en accidentes de tráfico y en todo aquello en lo que podamos contribuir. Sin duda, ha habido un trabajo constante y transversal de varios ministerios, puesto que este no es un tema de arista única. ¿Todavía hay que trabajar más? Seguro. ¿Todavía se puede mejorar lo que se hace? Evidentemente. ¿Cabe buscar instrumentos nuevos? Es nuestra obligación. Por eso creemos que hoy debe salir de esta Comisión una postura consensuada y útil para impulsar y mejorar las políticas, pero no neguemos lo que ha hecho, por ejemplo, el Ministerio de Fomento, con una inversión en conservación, ampliación y mejora de la red de más de 10.000 millones euros, con unas bonificaciones en las vías de peaje de más de 1.200 millones de euros, con un incremento en inversiones en los Presupuestos Generales del Estado desde 2008 hasta 2016 del 30,6% al 47,5%, con ocho planes PIVE de renovación.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Moro, su tiempo ha concluido.

La señora **MORO ALMARAZ**: Voy terminando muy rápidamente.

En cuanto al grupo de trabajo que se pretende, saben ustedes que ya está constituido, no por omitirlo deja de existir. El grupo de trabajo existe y se ha reunido reiteradamente, en las últimas fechas, el 15 noviembre, y previamente en el mes de abril. Y en el ámbito educativo se ha incorporado en los decretos de los currículos de bachillerato la consideración de la educación vial, pero, además, estamos en un nuevo escenario de educación. También se puede decir que las campañas de concienciación, de información y las de formación continua están ahí y se pretende que continúen en una estrategia abierta. Por tanto, concluyo, el ofrecimiento es unir en la votación final un texto en el que todos nos encontremos con ese objetivo común que yo he sentido que se ha expresado hoy aquí, que si podemos trabajar de aquí hasta el momento de la votación, estaríamos encantados que saliera adelante con una transaccional.

Muchas gracias por su consideración. **(Aplausos)**.

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

Para fijar posición, tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), señor Legarda.

El señor **LEGARDA URIARTE**: Muchas gracias, señor presidente.

Básicamente me voy a adherir a lo que aquí se ha dicho y, por tanto, no intervendré. En función de la aceptación de la enmienda decidiremos al final nuestro voto.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señor Postius? **(Denegación)**. No hay intervención. Por lo tanto, entiendo culminado el trámite, puesto que el señor Sahuquillo ya ha valorado las enmiendas que están en juego. Sugiero que antes de la votación se traslade a la Mesa el texto definitivo.

Muchas gracias.

— RELATIVA A MEJORAR LA SEÑALIZACIÓN EN LOS TRAMOS DE MAYOR PELIGROSIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000708).

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos el debate del punto séptimo, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a mejorar la señalización en los tramos de mayor peligrosidad. Para la presentación en la Comisión de esta iniciativa, tiene la palabra el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICO**: Muchas gracias, señor presidente, y enhorabuena por su nombramiento.

Buenos días, señorías. La presente proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Popular, incide en resaltar y potenciar las líneas de actuación y de trabajo desarrolladas por la Dirección General de Tráfico

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 17

para minimizar el drama de la pérdida de vidas en nuestra red viaria. A pesar de las adversidades, el compromiso del Gobierno es alcanzar el objetivo común: llegar al año 2020 sin víctimas en las carreteras. La reducción de la mortalidad en los accidentes de tráfico es una prioridad de todos, una prioridad del Gobierno del Partido Popular en plenitud de funciones, como también lo fue en los meses en que estuvo en funciones. Una prioridad de nuestro grupo parlamentario, y estamos convencidos de que también lo es del resto de los grupos que componen la Cámara. Nadie puede dudar de que el objetivo de todos los que formamos parte de esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible es la tolerancia cero, y que juntos alcancemos la tasa cero en cuanto a siniestralidad y accidentes en nuestras carreteras.

Señorías, nuestra PNL tiene como punto de partida el incremento de la siniestralidad durante este último verano, un incremento que conviene contextualizar, ya que durante los meses de julio y agosto se registraron 85 millones de desplazamientos, 4 millones más que el verano pasado, y tuvimos un incremento del turismo del 9,3%. Paralelamente, como ya se ha dicho con anterioridad, la siniestralidad en las carreteras se incrementó en un 12%. Señorías, en este punto conviene recordar que la seguridad vial está garantizada en España. Los informes de la Unión Europea sitúan a España entre los mejores países del mundo en materia de seguridad vial, el tercer puesto entre los países con menor tasa de mortalidad en Europa y el quinto del mundo.

El Gobierno del Partido Popular trabaja y seguirá trabajando para implementar normativas, políticas e intervenciones con el objetivo de reducir el número de fallecimientos. En esta línea, la DGT, dentro del marco de las actuaciones encaminadas a reducir la siniestralidad, ha identificado aquellos tramos de red convencionales, de una sola calzada y doble sentido de la circulación, en los que el binomio accidentalidad y exceso de velocidad presenta valores más elevados. En el análisis de la serie temporal se han tenido en cuenta los datos de accidentalidad relativos al quinquenio 2010-2014. Así, tras analizar toda la red, se seleccionaron los 300 tramos con mayor índice de peligrosidad de cara a intensificar la vigilancia y control de la velocidad, por ser objetivamente en esos tramos un claro factor de riesgo. Son 300 tramos denominados Invive, que corresponden a 8.707 kilómetros de carreteras repartidas por todo el territorio nacional, excepto en las comunidades autónomas de Canarias, Cataluña y País Vasco, donde la DGT ha detectado especial siniestralidad e incumplimiento de los límites de velocidad. Con el objetivo de potenciar el carácter preventivo de la medida, se ha procedido a señalar físicamente en las secciones de inicio de los citados tramos la presencia de controles de velocidad y la longitud del tramo sometido a especial vigilancia, en orden, por un lado, a evitar el desconocimiento de los conductores de las medidas de control aplicadas y, por otro, a favorecer el cumplimiento de los límites de velocidad establecidos y, por consecuencia, reducir la siniestralidad. Por lo que respecta al control efectivo de los citados tramos, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, dentro de sus planes operativos distribuye una parte relevante de su potencial de servicio a la vigilancia y control de los mismos. Esta actividad se complementa, además, con la vigilancia y control por parte de la patrulla de helicópteros de la DGT, que se realiza programando vuelos específicos de vigilancia sobre estos tramos.

Finalizo, señorías, en la petición de nuestra PNL relativa a mejorar la señalización en los tramos de mayor peligrosidad, el Gobierno manifiesta la necesidad de continuar acentuando la prevención, la vigilancia y el control en los 300 tramos Invive para lograr el objetivo que todos deseamos, reducir la accidentalidad y, por ende, la siniestralidad.

Gracias, señor presidente.

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

En trámite de enmiendas, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular plantea en esta proposición no de ley una llamada de atención a los conductores por el aumento de la siniestralidad. Estamos de acuerdo, pero nosotros queremos añadir deberes gubernamentales, propuestas y un reto colectivo. Y empiezo por los deberes gubernamentales. Hacemos una nueva petición a los conductores para tratar de hacer frente a la accidentalidad porque no olvidemos que este verano —se han dado algunos datos pero yo quisiera añadir alguno más— ha sido el segundo verano en el que aumenta la siniestralidad, en 2015 aumentó respecto a 2014 y en 2016 respecto a 2015. Señorías, hacía tres décadas que no se daba un dato de este tipo. Es cierto que, como decía el diputado del Grupo Parlamentario Popular que defiende esta proposición no de ley, debemos hacer un análisis del contexto, ya que en este último verano aumentó la circulación y, por tanto, había más posibilidades de que hubiera accidentes. Esto es tan cierto como que en los años 2013,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 18

2014 y parte de 2015 disminuyó mucho la circulación por efectos de la crisis. Por lo tanto, el mantenimiento, que no disminución, de la siniestralidad se debió más a la bajada de vehículos en circulación que realmente a medidas que posibilitaran esta bajada. Tenemos un problema común y así lo asume el Partido Socialista. Y en ese problema el Gobierno no puede lavarse las manos, no puede resolverlo únicamente diciendo que los conductores deben prestar más atención, que deben prestarla; que deben cumplir más la señalización, que la deben cumplir; que debe vigilarse especialmente esta actitud de los conductores en torno a los puntos peligrosos, que hay que vigilar, entre otras cosas, señorías, porque también debemos mejorar otro elemento en el que todo el mundo coincide y en el que no se suele intervenir, que es la conservación de las carreteras. En el ámbito de la conservación de las carreteras estamos en los mismos niveles de inversión que en los años ochenta, señorías, que hace treinta años. Entre los años 2008 y 2011 pasamos de una media de 1.200 millones al año a la media de 870 millones.

Por tanto, en nuestra enmienda solicitamos hacer un esfuerzo en aquellos aspectos concretos que intervienen en los accidentes. Yo estoy seguro que el Grupo Parlamentario Popular lo va a estudiar con interés, porque esa propuesta, exactamente esa propuesta, es la que el Grupo Parlamentario Popular presentó al Gobierno socialista del señor Zapatero en el año 2010, cuando se planteó un cambio en el ámbito de la circulación para disminuir la velocidad en las carreteras y también la siniestralidad. Por tanto, si no quiere que le apliquemos el refrán que dice refranes tienes que para ti no quieres, lógicamente deberá aceptar esta enmienda.

Hay otra propuesta más que hace referencia a una recomendación de expertos europeos que plantea —cuestión que debemos tener en cuenta— que en las carreteras debe aplicarse un 2% de su valor patrimonial.

El señor **PRESIDENTE**: Debe acabar, señor Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Acabo, presidente. Muchas gracias.

Eso nos permitiría afrontar su mantenimiento ahora, para no tener que gastar por defecto 10 euros en lugar de 1 euro dentro de diez años, o 25 euros dentro de veinte años, si continuamos como estamos.

Solo quiero plantear un tema final. Tenemos que trabajar con los conductores; tenemos que trabajar con las asociaciones de tráfico y con las asociaciones de accidentados que están haciendo una gran labor; tenemos que trabajar con el mundo educativo para el tema de la formación. Sin embargo, el Gobierno también tiene que hacer sus deberes. Aparte del drástico recorte de la conservación de carreteras, se ha eliminado la partida destinada a los tramos de riesgo y a los denominados puntos negros; se ha reducido la inversión en recursos para la Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico; se ha reducido un 30% la inversión en formación en seguridad vial, y además, se ha reducido un 30% en la inversión de la Dirección General de Tráfico. Algo tendrá que ver todo esto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trevín, lo siento, pero su tiempo se ha agotado con creces.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender su enmienda, en nombre del Grupo Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

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

En primer lugar, quería darle la enhorabuena al Partido Popular en este caso por la presentación de esta proposición no de ley, porque por primera vez en esta Comisión están poniendo sobre la mesa una medida concreta y creo que eso es de agradecer.

Efectivamente, se publicó el pasado verano esos 300 tramos Invive que son, como bien explicaba el portavoz del Grupo Popular, aquellos tramos de la red secundaria que hoy por hoy son los más peligrosos. La intensificación de la vigilancia de la velocidad (Invive) calcula esos tramos de mayor peligrosidad de la red de carreteras, competencia de la Dirección General de Tráfico, en función de tres variables principalmente que son las siguientes: el exceso de velocidad, el tamaño de los tramos y el número de gravedad de los accidentes que se producen en cada zona.

Por nuestro lado, creemos —así se lo hemos presentado en una enmienda— que hay que ser más ambicioso. Yo propongo al Grupo Popular que apoya al Gobierno que, además de señalar esos 300 tramos Invive, que son los más peligrosos de nuestra red secundaria hoy por hoy, se incorpore una señalización horizontal en los 50 tramos Invive más peligrosos —experiencia que ya está funcionando en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 19

otros lugares de Europa—, de acuerdo incluso con nuestras comunidades autónomas, que consiste en que se pinten las líneas de color verde. De esta forma, los conductores de manera visual podrán ver muy claramente que esa zona es de especial peligrosidad. No solo hay que señalizarlo con una señal vertical que rápidamente pasa y se nos olvida, sino con una línea continua como por ejemplo con una marca vial en la carretera que podamos ver de manera continua. Por supuesto, también ha de ir acompañada esa medida con una mayor vigilancia en esos tramos para que los conductores sepan que van a estar vigilados. No por nada, sino solo por su seguridad. Así, conseguiremos que en esas zonas de mayor peligrosidad descienda finalmente el número de accidentes.

Es una medida concreta, es una medida que es muy importante que se tenga en cuenta. Por darles algunos datos, 2 de cada 3 personas fallecidas en carreteras interurbanas, lo fueron en accidentes de tráfico que tuvieron lugar en vías convencionales. De las 1.688 personas fallecidas en accidentes de tráfico —estamos hablando del año 2014, los últimos datos consolidados que tenemos—, un total de 957 personas murieron en accidente en una carretera convencional. Por eso, lo más importante —insisto— y lo que tenemos que poner sobre la mesa en esta Comisión sobre Seguridad Vial es buscar medidas que consigan bajar la accidentalidad en nuestras carreteras. Así que votaremos a favor de esta medida, pero nos gustaría que el Grupo Popular fuera más exigente y añadiera nuestra enmienda, porque eso hará que se salven vidas, que al fin y al cabo es el objetivo que pretende alcanzar esta Comisión.

Muchas gracias.

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

Para defender su enmienda por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Postius.

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

En el ámbito de la seguridad vial creo que todos los presentes en esta Comisión compartimos que el objetivo estratégico es la visión cero de víctimas mortales y víctimas graves con secuelas para toda la vida, objetivo que la Unión Europea apunta como meta para el año 2050. Se trata de un objetivo muy ambicioso que implica que ningún Gobierno podrá estar completamente satisfecho en materia de seguridad vial, mientras continúen existiendo accidentes en los que se pierdan vidas o se provoquen víctimas con secuelas graves. En este sentido, la mejora de la señalización de los 300 tramos más peligrosos que desarrolla la Dirección General de Tráfico es una buena medida, aunque esta tiene que concretarse en sus dos dimensiones: localización de los tramos más peligrosos y calendario de aplicación de las medidas a realizar. Además, entendemos que no hay inconveniente alguno para que en el plazo de un mes se nos pueda presentar esta relación en el seno de esta Comisión, motivo por el cual hemos planteado la presente enmienda.

Muchas gracias.

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

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

El señor **LUIS BAIL**: Nuestra posición con respecto a la proposición no de ley del Grupo Popular no es de felicitación, porque como la propia proponente de la proposición dice esto ya se está haciendo. De hecho consideramos que es positivo que se traigan iniciativas, pero, desde luego, tienen que ser unas iniciativas que aumenten la dotación, ya que como ha dicho el portavoz del Grupo Socialista es la causa fundamental de los accidentes en carretera.

No voy a repetir las cifras que ha comentado, pero que estemos con la inversión de los años ochenta en esta materia quiere decir que los recortes matan. Quiere decir que estas iniciativas desmigajadas sin proposiciones concretas, más allá de la necesidad de seguir incorporando medidas y avanzando, sin hacer un estudio en profundidad, simplifican el debate y tal como decía la proponente del Grupo Popular es una política irresponsable. Esta propuesta no entra en un debate en profundidad, debates como los que podríamos tener sobre los desdoblamientos para las nacionales en donde está habiendo una gran mortalidad, o sobre la liberalización de las autopistas como la AP-2 o la AP-68 que ya están sobradamente pagadas. Hablamos de que estas iniciativas vienen directamente de la Dirección General de Tráfico, luego lo único que hay que hacer es caso a la propia Comisión y a las propias iniciativas que se generan en la Dirección General de Tráfico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 20

Que esta proposición venga del Grupo Popular nos preocupa, porque parece que no confía en que su propia Gobierno vaya a llevar a cabo las medidas que le propone la Dirección General de Tráfico. Nosotros creemos que esto ni siquiera entra a debate y, por supuesto, valoramos muy positivamente el consejo o recordatorio que le hace el Partido Socialista. Como ya digo, tenemos que dejar de darnos consejos cruzados; tenemos que empezar a dotar y a invertir, porque si no lo hacemos los recortes seguirán matando.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Concluido el trámite, señor Gamazo, con relación a las enmiendas presentadas me gustaría saber si su disponibilidad de aceptar alguna puede dar lugar a un texto transaccional.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Me reservo para las votaciones el sentido del voto, aunque vamos a iniciar un periodo para transaccionar con algún grupo.

El señor **PRESIDENTE**: En el momento de la votación, comuníquenos si ha habido un acuerdo para una transaccional y, en caso contrario, votaríamos la propuesta en sus propios términos. ¿De acuerdo?

El señor **GAMAZO MICÓ**: De acuerdo, señor presidente.

— RELATIVA A INCREMENTAR LA CONCIENCIACIÓN ENTRE LOS PEATONES PARA EVITAR ATROPELLOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000709).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación entramos en el 8.º punto del orden del día: proposición no de ley relativa a incrementar la concienciación entre los peatones para evitar atropellos, presentada por el Grupo Popular.

Para su presentación por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Blanco.

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

Señorías, los peatones representan uno de los grupos más vulnerables de sufrir accidentes de tráfico. Por tanto, reducir al máximo los datos de accidentalidad y siniestralidad de peatones en nuestro país no solo es una preocupación de este grupo parlamentario, sino que se trata a buen seguro de una preocupación compartida por todos los grupos políticos aquí representados. Por ello, consideramos que debemos abordarlo con la máxima responsabilidad, realizando un profundo análisis sobre este importante asunto. Por tanto, es deseo de este grupo parlamentario que esta iniciativa sea aprobada por consenso y al menos cuente con el mayor respaldo posible. Es cierto que en los últimos años hemos avanzado mucho en materia de seguridad vial, gracias, entre otras cosas, a las campañas de sensibilización llevadas a cabo por la propia Dirección General de Tráfico, apelando siempre a la responsabilidad de los conductores, pero también animando a la sensatez de los viandantes y llamando la atención sobre aquellos aspectos de riesgo que les atañen y que les hacen especialmente vulnerables. Un trabajo que ha dado lugar a que las cifras de atropellos vayan disminuyendo con los años, especialmente sobre todo en vías interurbanas.

Sin embargo, es cierto que en el año 2015 hubo un repunte de los mismos, sobre todo en las vías urbanas, datos que nos indica que es necesario poner en marcha nuevas estrategias, acciones y medidas a través de las cuales se intente llegar a los usuarios, con el fin de establecer líneas de concienciación y sensibilización que redunden en comportamientos correctos y en la mejora de la siniestralidad. Son muchos los hábitos de vida que han cambiado nuestra manera de caminar por la calle, desde el uso del móvil o los auriculares que nos impiden recibir los ruidos de la propia calle, hasta un mayor número de vehículos y bicicletas circulando, que muchas veces también comparten zonas y espacios con los peatones. En definitiva, son circunstancias que nos llevan a reflexionar sobre la figura y la responsabilidad del peatón.

Estos nuevos hábitos de vida indican posiblemente que también deba mejorarse la señalización de los pasos de peatones, por ejemplo, con señales luminosas o placas en el asfalto que se iluminan al detectar al peatón porque supondrían una mayor apreciación por parte del conductor y también por parte del viandante, porque muchas veces vamos más pendientes del móvil que de la propia calzada para observar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 21

si vienen motos, coches o bicicletas, o también sería posible instalar pictogramas que avisen de su proximidad, etcétera. Sus señorías sabrán que estas mejoras no son competencia del Ministerio del Interior ni del Ministerio de Fomento, sino que es una competencia de los titulares de la vía y al tratarse de vías urbanas son competencia de los ayuntamientos. Por tanto, son ellos los que deben realizar el mantenimiento, adecuación y señalización de los pasos de peatones.

En España más de 11.000 personas sufren algún tipo de atropello, lo cual supone de las principales causas de mortalidad en calles y carreteras de nuestro país. Según datos de la propia Dirección General de Tráfico para el año 2015 de los 367 peatones que fallecieron en nuestro país, 120 lo hicieron en vías interurbanas y 247 en vías urbanas. Precisamente los mayores y los niños son los grupos de peatones con mayor riesgo de sufrir un atropello en vía urbana. De hecho, uno de cada tres accidentes corresponde a mayores de 60 años y también a niños. Teniendo en cuenta que el mayor número de víctimas peatonales se produce en el contexto urbano es necesaria la colaboración de las entidades locales, mediante las cuales podemos llegar a realizar una difusión de las campañas de concienciación entre los peatones mucho más adecuada.

En cuanto a la responsabilidad no se puede generalizar pero los datos sobre accidentes peatonales de la Dirección General de Tráfico indican que en un porcentaje muy elevado está provocado por el propio peatón. De hecho, el 15% de los atropellos se producen en los pasos para peatones, dato importante a resaltar porque indica que en la mayoría de las veces existe una imprudencia del peatón, siendo las más comunes irrumpir o cruzar la vía antirreglamentariamente, no respetar los pasos para peatones o no respetar los semáforos.

En definitiva —voy terminando, señor presidente—, con esta iniciativa se pretende continuar en la línea de concienciar a los viandantes como uno de los usuarios más vulnerables de la circulación y que en muchas ocasiones, y tal como he expuesto en mi intervención, sus propias infracciones son las que ocasiona los accidentes, en los que ellos además se llevan las peores consecuencias al ser el elemento más frágil. En este sentido, quiero manifestar que hemos llegado a un acuerdo con una enmienda transaccional con el único grupo enmendante, el Grupo Socialista, que espero que sea respaldada y apoyada por el resto de los grupos parlamentarios, cuyo objetivo es seguir trabajando para potenciar la movilidad segura en la zona urbana y lograr que la convivencia de peatones con ciclistas y vehículos de motor se desarrolle de forma respetuosa.

Muchas gracias.

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

Para presentar su enmienda tiene la palabra la representante del Grupo Socialista, señora Tundidor.

La señora **TUNDIDOR MORENO**: Muchas gracias, señor presidente.

Nuestra enmienda va dirigida a sustituir la frase «actitudes irresponsables» por «conductas de riesgo inapropiadas», teniendo en cuenta que el mayor índice de atropellos lo sufren los niños y los ancianos creemos que no es un adjetivo adecuado. Además, entendemos que esta campaña va dirigida a los peatones y que se apela a su responsabilidad, de la misma manera que se tiene que hacer cuando se dirige a los conductores y ciclistas mencionados en la exposición de motivos de la proposición no de ley.

Quiero recordar que en octubre de 2014 el Grupo Socialista presentó una iniciativa semejante a la presentada. Consideramos que, además de las campañas sobre seguridad al ciudadano, es muy importante también que los pasos de los peatones estén pintados regularmente, que además se subsane el asfalto, que la visibilidad de un paso no esté dificultada por la movilidad urbana —farolas, marquesinas—, que la ubicación incorrecta de la señalización no impida a los conductores verla con suficiente antelación, o que la parada de autobuses —en casos muy frecuentes— no esté ubicada en pasos de peatones, razón por la que los viajeros cruzan por delante con el riesgo de no ser vistos con la suficiente antelación. Además, hay que vigilar los espacios de poda de los árboles porque están muchas veces también en las zonas de peatones. No me gustaría terminar sin aludir a que esta iniciativa resulta, en cualquier caso, desconcertante teniendo en cuenta la bajada del 30% en inversión destinada a formación de seguridad vial que realizó el Partido Popular.

Muchas gracias.

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

Para fijar su posición por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Postius.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 22

El señor **POSTIUS TERRADO**: Muchas gracias, señor presidente.

El incremento del número de accidentes y fallecidos que ha tenido como víctimas a peatones durante este año y anteriores motiva la necesaria concienciación de la población sobre la seguridad vial y la movilidad de los peatones, con campañas que hagan hincapié en aquellas pautas que permitan que los peatones puedan moverse con mayor seguridad por la vía pública. Es evidente que los peatones son los usuarios más vulnerables y por ello entendemos que se debe hacer hincapié e incidir en aquellas conductas poco seguras y recordar el cumplimiento de las obligaciones que todos tenemos. De la misma forma, también es necesario recordar a los conductores de los vehículos de la necesidad de mostrar una atención permanente en la conducción para garantizar la seguridad de los vehículos propios, de los pasajeros y de los demás usuarios de la vía. Así pues, nuestro grupo votará favorablemente a la propuesta.

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

Para fijar posición, ¿desea intervenir el representante del Grupo Parlamentario Vasco? (**Denegación**).

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

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

La proposición no de ley que presenta el Grupo Popular es efectivamente importante, si bien creo que no da medidas concretas de cuáles son los pasos que se deben de tomar para que esa concienciación de los peatones sea efectiva. Creo que deberíamos de plantearnos darle un mayor contenido, aunque vamos a votar a favor de esta proposición no de ley. Sin embargo, sería importante pensar qué es lo que realmente ocurre y tomar iniciativas concretas para conseguir que esa siniestralidad baje. Es cierto que entre 2014 y 2015 el número de peatones muertos en accidentes de tráfico aumentó un 9% en el conjunto de las vías, dato que efectivamente es preocupante. Todo esto va relacionado con el aumento en general de la siniestralidad. Como antes se decía, es cierto que ha aumentado el tráfico en nuestras ciudades, entre otros motivos por el aumento de turismo. Sin embargo, hay una cifra muy clara y es que la tasa de accidentes de tráfico por cada 10.000 vehículos en circulación lleva aumentando desde el año 2012. Aunque está lejos de los niveles de décadas pasadas, en 2015 se situó a niveles del año 2008, retrocediendo siete años en los avances logrados hasta entonces. Estamos retrocediendo en todos los ámbitos en seguridad vial y desde luego los peatones no son una excepción. Así que efectivamente tenemos que tomar conciencia de ello y adoptar medidas concretas.

Al igual que en la anterior proposición no de ley, me parece excelente que se haya tomado una medida concreta. Sin embargo, en esta proposición deberíamos matizar cuáles son las principales acciones que se deben de hacer. Por ejemplo, no debemos olvidarnos del wasap que ha irrumpido en nuestra vida diaria, tanto en la de los conductores como en la de los peatones, que muchas veces nos llevan a una distracción total. Tenemos que tener en cuenta los elementos nuevos que han aparecido con las nuevas tecnologías y que nos están afectando en nuestro día a día y que aumentan la siniestralidad.

Esto puede ser un inicio, pero invito al Partido Popular a que hagamos una hoja de ruta seria y real de qué medidas son las que tenemos que poner en marcha para que la siniestralidad empiece a bajar. No podemos aceptar un retroceso de siete años, no podemos aceptarlo. En esta Comisión tenemos la responsabilidad de hacer que esas cifras cambien, que se invierta ese repunte para que volvamos a tener una caída en nuestra accidentalidad y consigamos, de una vez por todas, romper la barrera de los 1.000 fallecidos al año, algo que no hemos conseguido nunca. Ese es el reto para esta legislatura.

Muchas gracias.

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

Para terminar el turno de fijación de posición, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Carracedo.

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

La proposición que hoy se nos presenta pone el foco en la responsabilidad de los peatones, si bien matizada por la enmienda que ha hecho el Grupo Socialista. Frente a la cifra de 11.000 atropellos que se producen en el Estado español, un total de 10.000 se dan en zona urbana, es decir, se calcula que a diario se registra en las ciudades españolas una media de 27 atropellos.

En 2014 las estadísticas de la Dirección General de Tráfico decía que había 336 peatones fallecidos. De cada 3 atropellos, se señala que 1 es por una imprudencia por parte del peatón. También se entremezcla otro tipo de aspectos que no son de responsabilidad directa, como podrían ser que sucedan en horas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 23

crepúsculo, o en vías que no están suficientemente bien iluminadas, o en vías urbanas con aceras al mismo nivel que la carretera y con límite de 50 kilómetros/hora. Es importante señalar, como se ha manifestado también, el elemento de la edad en el tema de siniestralidad y cómo, en primer lugar, un 29% de las personas fallecidas o heridas tienen más de 74 años; en segundo lugar, el tramo que le sigue va desde los 65 años a los 74 años, y en tercer lugar, va de 0 a 4 años. Esto hace plantearnos la dudosa capacidad de éxito de estas campañas de concienciación, manejando los tramos de edad a los que va dirigida.

Cuando hablamos de concienciación quizás sea importante tener en cuenta que en el accidente y el atropello están involucrados tanto el vehículo como el peatón. En ese sentido, nos llama la atención que las asociaciones de peatones no sean consultadas a menudo por parte de la Dirección General de Tráfico, o no se tengan reuniones constantes sobre este tipo de planteamiento de campañas. Es relevante que en el Consejo Superior de Seguridad Vial no exista ningún representante de los peatones, si bien existe de los ciclistas. Nos parece que a la hora de diseñar este tipo de campañas sería interesante plantearse las directrices europeas sobre peatones que tienen lugar, ya que señalan que junto a la concienciación de los peatones tiene que ir la concienciación de los conductores. Por ejemplo, se plantea que en aquellas ciudades donde se establecen otras políticas viales los atropellos se reducen drásticamente.

Por último, entiendo que el objetivo que tenemos aquí es común, pero no hay que escurrir el bulto. Quiero señalar que no deja de resultar extraño que en este momento de recortes que han afectado al mantenimiento de las vías y al personal, cuando en algunos casos es competencia directa del Ministerio del Interior, se eche balones fuera y se culpe a los ayuntamientos que también se ven afectados por esos recortes. Aquí no se trata de ver quién tiene la culpa, sino de ver cómo se aprovechan los recursos que hay.

Muchas gracias.

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

Señora Blanco, entiendo que su referencia a la enmienda transaccional implica que tiene ya el texto.

La señora **BLANCO GARRIDO**: Sí, señor presidente. El texto de la enmienda transaccional ya se lo hemos dado a los miembros de la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, muchas gracias, por su eficacia.

— RELATIVA A DISEÑAR EL MARCO PARA UN PACTO DE ESTADO POR LA SEGURIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000713).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al punto 9.º del orden del día: proposición no de ley relativa a diseñar el marco para un pacto de Estado por la seguridad vial.

Para su defensa por el Grupo Popular, tiene la palabra por cinco minutos la palabra la señora Escudero.

La señora **ESCUADERO BERZAL**: Señorías, creo que una buena muestra de la voluntad del Grupo Parlamentario Popular sobre la importancia que ha de tener en esta legislatura la seguridad vial es que en la primera Comisión que se celebra ya hemos presentado para su debate una iniciativa, que pretende fijar el marco para que entre todos podamos conseguir un pacto de Estado para la seguridad vial.

Señorías, en 1989 en España fallecían 9.344 personas, como consecuencia de un accidente de tráfico. En el año 2015 los siniestros viales provocaron una muerte de 1.126 personas en las carreteras y calles de España. Es cierto que desde 2011 el número de fallecidos en accidentes de tráfico ha descendido un 24% desde los 1.484, pero hay que destacar que pese a la caída generalizada se habla de números que representan a personas, a víctimas, por lo que aún son demasiadas y hay que seguir trabajando todos juntos, cada uno desde sus responsabilidades, para reducir todavía más esa cifra. Sin duda, el esfuerzo que ha hecho la sociedad española para reducir las víctimas ha sido alto, pero todavía quedan muchas cosas por hacer. Según el informe realizado en el último trimestre de 2015 por el Observatorio español de conductores, Ducit, a petición del RACE y que entrevistó a más de 2.300 personas distribuidas por todo el territorio nacional se indica que tras el paro, la corrupción, la economía y la educación, el tráfico y la seguridad vial es el quinto problema que preocupa a los españoles. Por tanto, es nuestra obligación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 24

impulsar medidas encaminadas a seguir reduciendo este tipo de accidentes. Así lo dicen todos los operadores sociales: siempre que la seguridad vial ha estado en el debate público, las cifras de siniestralidad se reducen.

En España nunca se ha firmado un pacto de Estado sobre este asunto, aunque todos los partidos políticos hemos hablado de la necesidad del mismo. El pacto de Estado en esta materia implicaría lo siguiente: primero, reconocer que estamos ante un drama colectivo, y no ante un carácter individual; segundo, la estrategia que debe perseguirse es la de buscar, ante todo, el bienestar social, yendo por tanto mucho más allá de las ideologías, por encima de cualquier color político; tercero, partiendo de que se trata un problema complejo, ya que los accidentes de tráfico son multicausales, su resolución debe ser multidisciplinar, y cuarto, en su elaboración debe participar toda la sociedad: las instituciones que tengan responsabilidad directa o indirecta en la seguridad vial a nivel de Gobierno central, autonómico y municipal, los partidos políticos, las asociaciones de conductores y las asociaciones de víctimas, las asociaciones de motoristas y las asociaciones de ciclistas, los grupos representativos de las diferentes profesionales que intervienen en la seguridad vial —fabricantes de vehículos, empresas de construcción o autoescuelas—, así como los medios de comunicación que están realizando un excelente trabajo tan importante para concienciar a la ciudadanía sobre la responsabilidad y la prudencia mostrando la necesidad de modificar las malas prácticas.

El pacto debe asentarse sobre unos principios que estoy convencida que comparten: un principio de prevención, es decir, se trata de hacer todo lo posible para que el accidente no se produzca; un principio curativo, o lo que es lo mismo, en caso de producirse el accidente el sistema hará todo lo posible para evitar que se produzcan lesiones graves; un principio de responsabilidad compartida, se trata de que aquí no hay ni buenos ni malos, es decir, cuando una persona muere en accidente de tráfico o resulta gravemente herida, lo que no ha funcionado es el sistema en su conjunto; y un principio sancionador, el que la hace la paga, pero no solo incumplen los usuarios también las administraciones públicas.

Señorías, el objetivo de cero víctimas en accidentes de tráfico no será posible si no se hace con la concienciación y la colaboración de todos los actores de tráfico. Conseguir una movilidad segura, sostenible, competitiva, universal y saludable que nos permita alcanzar los retos establecidos en la estrategia de seguridad vial 2011-2020, alineada con el Plan de acción de Naciones Unidas, nos debe llevar a la concreción de medidas cuya ejecución requiere del compromiso de los respectivos órganos competentes, de la adecuada dotación de recursos y de la colaboración y participación de todos los actores intervinientes. El pacto de Estado debe considerar la importancia del factor humano y las herramientas dirigidas a conseguir cambios de comportamiento que favorezca la libertad y la seguridad de todos los usuarios de las vías. Asegurar el aprendizaje a lo largo de todo el ciclo vital de las personas es tarea prioritaria, como lo es el asegurar las condiciones psicofísicas de los usuarios de las vías. También es preciso garantizar un marco normativo y un sistema de vigilancia y control que preserve al ciudadano de los comportamientos contrarios a las normas y para ello, es indispensable optimizar la red de carreteras existente.

En definitiva, señorías, se trata de conseguir la seguridad de todos los usuarios de las vías y la convivencia entre todos ellos considerando muy especialmente a los niños, los mayores, los usuarios vulnerables y discapacitados, a quien es obligado la accesibilidad universal. Sin lugar a duda, creo que es un gran reto y a la vez es ilusionante, gracias a las consecuencias directas que sobre el incremento del bienestar social debe tener. También creo que con la buena voluntad y el ánimo de todos nosotros de conseguirlo, seguro de que ha de ser alcanzable.

Anuncio a la Comisión que vamos a aceptar la enmienda presentada por el Grupo Socialista porque el contenido es prácticamente igual, pero consideramos que su texto es más completo que el nuestro. Por el contrario, no aceptamos la enmienda presentada por el grupo catalán.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Escudero. ¿Entiendo que acepta el texto del Grupo Socialista?

La señora **ESCUDERO BERZAL**: Sí, aceptamos el texto del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Es decir, no hay transaccional, sino que se incorpora.

La señora **ESCUDERO BERZAL**: No, no hay transaccional. Es que es prácticamente literal, con unas modificaciones que mejoran nuestro texto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 25

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda, cuya aceptación ya ha sido anunciada, tiene la palabra por el Grupo Socialista el señor Galeano.

El señor **GALEANO GRACIA**: Enhorabuena, señor presidente, por su nombramiento.

Señores del Partido Popular, por fin han llegado las lluvias otoñales, unas lluvias beneficiosas para el campo y también de alguna manera para los pactos. De repente, la agenda del Gobierno se articula en torno al llamamiento a pactar cuando los últimos cinco años no se han caracterizado precisamente por un camino de consensos. Para aprobar esta iniciativa, además de agradecer la aceptación de nuestra enmienda, nos mueve el hecho ciertamente incuestionable, señorías del Partido Popular, de que los ciudadanos demandan esta actuación conjunta, la responsabilidad que se nos exige a todos los actores políticos de acometer un nuevo impulso en las políticas en materia de seguridad vial. Desde el Grupo Socialista consideramos que habría que hacer autocrítica, señorías del Grupo Popular, hay que reconocer errores propios y tender puentes, demostrando con hechos esas buenas palabras.

Señorías, fuimos un ejemplo a seguir a nivel europeo en materia de reducción de accidentes de tráfico. Pasamos de estar en los años noventa en el furgón de cola a obtener un reconocimiento internacional a principios de este siglo, hace unos años, con Alfredo Pérez Rubalcaba como ministro del Interior, con una política basada en las reformas y en el consenso. Se aprobaron leyes por unanimidad y con el compromiso de todos los grupos parlamentarios, leyes como, por ejemplo, la del carné por puntos, que, sin lugar a dudas, ha marcado un antes y un después en materia de seguridad vial, así como la tipificación como delitos penales la alcoholemia y los excesos en la velocidad, al tiempo que se aumentaron las inversiones destinadas a la formación en seguridad vial. Señorías, era una gran herencia —una herencia que en tantas ocasiones ustedes traen a colación de forma prácticamente peyorativa en materia económica—, que fue fruto del esfuerzo y del compromiso de todos los agentes implicados en la materia: partidos políticos, colectivos profesionales, asociaciones de víctimas, Fuerzas de Seguridad del Estado, medios de comunicación, etcétera.

Señorías, es una evidencia que en el contexto actual el descenso en la siniestralidad se ha estancado, incluso comienza a repuntar. Las estadísticas hay que observarlas con visión de largo plazo y no vamos a caer en un cortoplacismo demagógico, pero es obvio que la preocupación ante los últimos datos está presente, y es que parece que estamos pagando un exceso quizás de confianza, una inoperancia en las políticas de seguridad vial del ministro Fernández Díaz en estos últimos casi cinco años. En este sentido, son muchas las voces que advierten de un giro en cuanto a la apuesta por la educación vial desde la DGT. La actividad de este organismo no puede centrarse exclusivamente en la elaboración de campañas de publicidad y el miedo con respecto a sancionar, sino que es preciso avanzar hacia innovaciones en el campo de la educación vial y la prevención real. Tampoco podemos entender, señorías, que, si la mayoría de las víctimas mortales se producen en vías secundarias y en ámbitos urbanos, la inversión en estos campos se haya reducido drásticamente en los últimos años.

Por tanto, necesitamos que la seguridad vial vuelva a formar parte del debate político y social de este país, tal y como ha comentado la portavoz del Grupo Popular, que marque la agenda del Gobierno y que, como política transversal, implique coordinadamente a los distintos departamentos ministeriales e, incluso, las diferentes administraciones públicas afectadas. Sirva, pues, señorías, esta iniciativa del Grupo Popular como primer paso para llegar a ese pacto deseado.

Gracias, señor presidente.

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

Para defender su enmienda, por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Postius.

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

Como ya he dicho en alguna intervención anterior, quiero recordar que Cataluña dispone de competencias propias en materia de seguridad vial. En este sentido, desde la Generalitat hace tiempo que ya vienen desarrollándose actuaciones de forma coordinada con medios de comunicación y sociedad civil para reducir el número de víctimas de accidentes de tráfico. Además, también considero necesario recordar que el órgano catalán cuya misión principal es mejorar la seguridad vial en la circulación de Cataluña es el Servei Català de Transit, que actualmente desarrolla y ejecuta las competencias en materia de seguridad vial en Cataluña. En este sentido, entendemos que, más allá del pacto de Estado que plantea esta proposición no de ley, lo que realmente es importante es pasar a la acción con medidas concretas sobre mejoras de la seguridad vial en las carreteras del Estado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 26

A nadie se le escapa que en Cataluña la red de carreteras del Estado tiene una deficiencia clarísima de mantenimiento, como en la A-2 y la N-240, y déficits estructurales, como es el caso del eje pirenaico. Entendemos que ahora, más que pactos, toca tomar medias concretas, puntuales y con un cronograma claro de ejecución, y por este motivo hemos presentado la enmienda.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición, en primer lugar, por el Grupo Vasco, ¿el señor Legarda no va a hacer uso de la palabra? (**Denegación**).

En nombre de Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

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

Si bien lo cierto es que comparto la visión del portavoz del Grupo Socialista sobre las lluvias otoñales y esta época propicia para presentar pactos, lo cierto es también que sí me parece un paso adelante la propuesta que hace el Grupo Popular. Ahora bien, moviéndonos en las actuales cifras de siniestralidad, el crecimiento que se ha producido en los últimos años, la inversión de la tendencia descendente que habíamos conseguido desde finales de los años ochenta, cuando pasamos de 5.940 fallecidos a rozar los 1.000 a finales de 2013 —como decíamos antes—, creo que, sinceramente, tenemos que hacer algo más serio, algo más comprometido, y es hacer una hoja de ruta. Es así de sencillo y así se lo he planteado al Grupo Popular, que hagamos una hoja de ruta con las medidas que se van a incluir en ese pacto. Y en esa hoja de ruta no puede quedar nadie fuera. Está claro que han de estar representados todos los colectivos y, sobre todo, tenemos que hablar de medidas concretas, de actuaciones prioritarias, de asuntos que no pueden esperar a mañana, de cosas que tenemos que empezar a hacer hoy. Y la Dirección General de Tráfico está preparada para ello; la conozco bien y sé que está preparada para hacerlo. Pero necesita directrices, directrices claras y, sobre todo, que tengamos interlocución directa con el director general de Tráfico, el nuevo director, para que pongamos en marcha estas medidas, y no esperemos a mañana, sino que empecemos a desarrollarlas hoy.

Como digo, debe haber objetivos concretos, como, por ejemplo, sobre las carreteras convencionales, de las que ya hemos hablado en el día de hoy y aplaudía la propuesta del Grupo Popular. Pero también tenemos que hablar de la señalización de los puntos negros; sabemos dónde están, actuemos sobre ellos. Tenemos que hablar sobre la velocidad, efectivamente, sobre cómo conseguir que no haya tantos accidentes por exceso de velocidad. Hemos hablado también hoy de los ciclistas y tenemos que seguir hablando de ellos en profundidad para saber realmente por dónde pueden circular con seguridad y por dónde no, que todo esté señalizado y sigamos modelos que ya existen en la Unión Europea, y, por supuesto, que haya una concienciación. Hemos hablado también de los motoristas, sobre los que Ciudadanos ha presentado medidas concretas; pongámoslas en marcha. Invito al partido en el Gobierno a que nos sentemos y fijemos esos objetivos, esas actuaciones prioritarias y esa hoja de ruta. No hemos hablado de drogas y alcohol, pero siguen siendo un problema muy grave en nuestras carreteras, sigue habiendo altos porcentajes de positivo en los controles; tenemos que seguir trabajando todos en ello para que efectivamente se reduzca la siniestralidad. En otras proposiciones no de ley hemos hablado también sobre los nuevos sistemas que nos acompañan en el día a día, las nuevas tecnologías, como WhatsApp, y tenemos que hacer hincapié en ello. Y así muchas otras medidas, sobre las que no me quiero extender. Pero, como digo, invito al Partido Popular a que nos sentemos y en ese pacto de Estado hagamos esa hoja de ruta que tanto necesita nuestro país para reducir la accidentalidad en nuestras carreteras. Como decía, invito al director general de Tráfico, que hace pocos días que ha tomado posesión de su cargo, a que venga a esta Comisión, a que nos sentemos juntos, dentro y fuera de la misma, para tomar decisiones y realmente lograr reducir la siniestralidad.

Muchas gracias.

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

Para terminar el debate de esta proposición no de ley, tiene la palabra por tiempo de tres minutos para fijar su posición el representante de Podemos.

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

Desde el Grupo de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, lo primero que queremos manifestar es que no nos parece una política adecuada querer poner una cortina de humo sobre lo que no se ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 27

hecho con presuntos pactos de Estado. No es la primera proposición que hace el Partido Popular en esta línea y lo que no puede ser es que se pretenda esconder lo que no se ha hecho durante muchos años con unos presuntos pactos de Estado que no se sabe a dónde van a llegar. En el mismo texto de la PNL hay elementos que no compartimos en su profundidad desde el Grupo de Unidos Podemos. Traspasa toda la responsabilidad a la ciudadanía, cuando debemos tener en cuenta que los máximos responsables de seguridad vial —y así lo fija nuestro ordenamiento jurídico— son y han de ser los poderes públicos, con lo cual la responsabilidad en la vigilancia también la tienen nuestros poderes públicos. Y hay elementos de carencia en esta proposición no de ley: no sabemos cuál va a ser a metodología de este pacto, no sabemos cuál va a ser el marco de debate de este pacto, si va a ser esta propia Comisión parlamentaria o si se van a buscar otros elementos. Lo que sí tenemos claro es qué ha hecho el Partido Popular en políticas de seguridad vial en los últimos años, y prácticamente todo está por hacer. Ha habido un recorte que ha afectado al mantenimiento de agentes y a la falta de vigilancia, tenemos 10.000 agentes menos, y eso, sin duda, afecta directamente a la seguridad vial de nuestros ciudadanos. Hay tramos peligrosos, especialmente en vías secundarias, que no han sido mejorados por parte de la administración pública.

Por tanto, la apelación que hace el Partido Popular a la cultura de la seguridad es incompatible con sus políticas de desmantelamiento unilateral de los acuerdos que ya existían. Se están desmantelando las plantillas de agentes, se ha recortado y se ha venido abandonando el mantenimiento —como decía—, especialmente en las redes secundarias, se ha recortado en campañas de concienciación, se ha primado la política de denuncia, y no la política de concienciación, y hay una clara falta de mantenimiento en carreteras secundarias, donde aumenta de forma considerable la siniestralidad. No obstante, bienvenida sea esta proposición no de ley si lo que pretende es corregir las políticas de seguridad vial por parte del Gobierno. Este es el posicionamiento del Grupo de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Damos por concluido con esta intervención el debate de la proposición no de ley que figura como punto 9 en el orden del día.

— RELATIVA A INCREMENTAR LAS PLAZAS DE FUNCIONARIOS EXAMINADORES DEL CARNET DE CONDUCIR EN CATALUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000817).

El señor **PRESIDENTE**: Debatida ya la proposición número 10, pasamos a la número 11, que es una iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto, relativa a incrementar las plazas de funcionarios examinadores del carné de conducir en Cataluña. Para su defensa, tiene la palabra por cinco minutos el señor Postius.

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

En los dos últimos años el Servei Català de Transit acumula quejas de la Federación de Autoescuelas de Cataluña y de las asociaciones provinciales y también de ciudadanos que optan a la obtención del permiso de conducir. El motivo fundamental de estas reclamaciones se centra en la falta de funcionarios examinadores para atender la demanda de la ciudadanía para obtener el permiso de conducir, un hecho que pone a los ciudadanos en una situación de discriminación con respecto a otras zonas del Estado, que no sufren ese hecho. Así pues, muchas personas que después de realizar su formación en autoescuelas desean presentarse a las pruebas prácticas para obtener el permiso de conducción se encuentran con que existen unos cupos máximos de alumnos que pueden realizar el examen. En Barcelona, Tarragona y Girona hace ya tiempo que las autoescuelas solo pueden presentar a tres o cuatro alumnos por ciclo, a pesar de que la regulación actual fija hasta trece el número de alumnos por ciclo. En Lleida, donde sí se cumple el cupo de trece alumnos, solo se examina cada tres semanas, y, además, en algunas zonas se tienen que desplazar hasta más de cien kilómetros para poder hacer el examen correspondiente. Esta situación ha llegado a afectar incluso ante la oportunidad de obtener un puesto de trabajo para el cual se requería disponer de una clase de permiso de conducción determinado. A modo informativo, queremos recordar que en Cataluña se expidieron 114.000 permisos de conducir de diferentes clases en 2015 y que solo se cuenta con 99 examinadores y 6 coordinadores.

En este sentido, desde la Generalitat de Cataluña se ha reclamado repetidamente que se pongan los recursos necesarios para solucionar esta situación tan gravosa para el conjunto de la ciudadanía, una situación que además afecta otras comunidades autónomas, como lo refleja la demanda de la Confederación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 28

Nacional de Autoescuelas, que alerta sobre la situación de precariedad, que afecta a los exámenes de circulación en, al menos, dieciséis jefaturas de Tráfico. Habida cuenta de esa falta de examinadores, las jefaturas solo pueden ofrecer una fecha provisional para la prueba de circulación, lo que conlleva un perjuicio tanto para los aspirantes a conductores como para las escuelas que los preparan, constatándose además que el número de pruebas con resultado de no apto se incrementa en las jefaturas mencionadas.

Así las cosas, desde el Partido Demócrata instamos al Gobierno del Estado a incrementar las plazas de funcionarios examinadores del carné de conducir en Cataluña, también para el resto del Estado, para que se permita a los ciudadanos ejercer su derecho de movilidad mediante la obtención del permiso de conducir sin las demoras no justificadas en los últimos años. Teniendo en cuenta que se están elaborando los presupuestos para el próximo ejercicio, instamos a que se resuelva una partida para incrementar su número, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos en condiciones de igualdad en todas las comunidades. Solo así podremos terminar con esta situación anómala y de precariedad que viene afectando a los exámenes de circulación, al menos, en dieciséis provincias.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Postius. Además, es de agradecer la concentración de su mensaje y el esfuerzo para no agotar el tiempo, dada la cantidad de asuntos que figuran en el orden del día.

A continuación, para la defensa de sus enmiendas, tiene la palabra el señor Carracedo.

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

El problema de la falta de examinadores de tráfico viene ya de largo y es una muestra del abandono, que parece ocultar la voluntad de privatizar el sector. Además, este ha manifestado en diversas ocasiones que no se siente valorado. Desde el inicio de la crisis no ha habido repuestos frente a las jubilaciones que se han producido, no ha habido convocatorias para este funcionariado y solo se reponen examinadores a partir de funcionarios de otros ámbitos. Estamos hablando de un descenso de la bolsa de examinadores, que ha pasado de 900 personas a unas 600. Y no es un problema exclusivo de Cataluña. De hecho, en La Rioja han pasado de cuatro examinadores a uno, también es crítica la situación en Navarra y en Toledo, y en Vizcaya en un año y medio se ha pasado de cuatro personas a una sola y tiene que reforzarse con personal de Guipúzcoa y Álava. En resumen, los centros de formación vial de muchas provincias y su alumnado soportan continuas demoras y retrasos en las pruebas de los exámenes de conducir, con el consiguiente perjuicio económico y de tiempo para quien aspira a examinarse y para las autoescuelas que los preparan. Y cada día que pasa la situación empeora, ya que la oferta pública de empleo está bloqueada desde el inicio de la crisis, de forma que solo se cubren las plazas con funcionariado ya existente; en principio, era de la DGT, pero posteriormente se ha empezado a reponer con personal de Correos e incluso de Prisiones. Los funcionarios y funcionarias que quieren ser examinadores de tráfico pasan una prueba teórica y una práctica y después atienden unos cursos de dos meses y un periodo posterior de prácticas, pero ni siquiera se cubren todas las plazas de estos cursos. Y este problema también se ve agravado por la falta de personal administrativo y se da el caso de que hay examinadores que acaban haciendo también estas tareas.

Así, es lógico que si la demora o las necesidades de la población que implica la falta de funcionariado no han disminuido y ni siquiera se reponen las bajas, nos vamos a encontrar con un problema de atención a la ciudadanía en la DGT, igual que en otros sectores. Pero, aunque estamos de acuerdo con que hacen falta más examinadores y que sean funcionarios, ya que estamos en contra de la falta de prestación de este servicio, queremos que se haga extensible a la totalidad del Estado. Se nos ha admitido la enmienda que hemos presentado a la propuesta y votaremos a favor.

Muchas gracias.

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

A continuación, para la defensa de su enmienda, tiene la palabra el señor Molinero.

El señor **MOLINERO HOYOS**: Gracias, señor presidente. Me adhiero a las felicitaciones que ha recibido de los portavoces que me han precedido.

Señorías, desde el Grupo Parlamentario Popular compartimos el objetivo y la inquietud de la proposición no de ley, porque está en línea con los trabajos que viene realizando el Ministerio del Interior, y, a la vez, hemos presentado una enmienda porque hemos querido reforzar esa finalidad de la iniciativa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 29

haciendo extensiva la medida no solo a Cataluña sino a todas las comunidades de España. Espero que sea admitida esta enmienda por el grupo proponente, pero, si no lo fuera, el Ministerio del Interior vengo a avisar de que seguirá trabajando intensamente para solucionar este problema, seguirá trabajando porque, en realidad, es un problema que nos preocupa a nosotros y al Ministerio; nos preocupa la falta de funcionarios examinadores y nos preocupa porque no es un problema de falta de plazas de examinadores sino de empleados que quieran ocuparlas. Por razones que todos conocemos, el puesto de examinador no es demasiado atractivo en cuanto a las retribuciones y características del mismo, por lo que la Dirección General de Tráfico está tratando de solucionar el problema con propuestas muy concretas, por ejemplo, incrementando el complemento específico retributivo de estos puestos para hacerlos más atractivos entre quienes ya son funcionarios, o bien autorizando la selección de personal interino, o mediante la creación de una escuela específica de examinadores que permita que anualmente se puedan convocar plazas de nuevo ingreso en la oferta de empleo público correspondiente, o incluso también se está pensando en la asimilación de nuevo personal auxiliar procedente de la oficina de empleo público del año 2016 que posteriormente se comprometa a hacer el curso de habilitación para ser examinador. Es decir, desde el Gobierno se está trabajando intensamente para dar una solución definitiva y satisfactoria al problema de la escasez de examinadores, que, como he dicho, no solo afecta a Cataluña, sino a todo el territorio nacional.

Pero también hay otras causas coyunturales, como es el aumento del número de alumnos en determinadas fechas, principalmente en época estival, que ocasionan incrementos puntuales en los departamentos de exámenes. Entendemos que es necesario dar una respuesta a todas aquellas personas que quieren pero no pueden obtener el permiso de conducir por razones ajenas a su formación y porque la falta de examinadores afecta principalmente a dos objetivos prioritarios del Gobierno como son la creación de empleo y el crecimiento económico. Y cuando hablamos de creación de empleo lo decimos porque incluso en algunos de los casos tiene una incidencia muy negativa, ante la imposibilidad de obtener el carné de conducir las personas que lo necesitan para un trabajo. Esperamos que el grupo proponente acepte la enmienda, porque entendemos que la proposición no de ley es una iniciativa demasiado restrictiva, demasiado selectiva y demasiado excluyente con respecto al resto de comunidades.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición, por el Grupo Vasco, ¿va a intervenir el señor Legarda? **(Denegación)**.

En nombre de Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Clemente.

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

Quiero poner de manifiesto que coincido con el resto de portavoces que han intervenido en que inicialmente el foco estaba centrado exclusivamente en Cataluña y nuestra posición de partida, aun estando a favor de la filosofía de una demanda de más examinadores, iba a ser la abstención. Sin embargo, ha llegado a nuestras manos el texto de una enmienda transaccional que corrige en cierto modo esa óptica. Antes nos hemos puesto muy exquisitos en otras proposiciones no de ley con la semántica o con la identidad regional y no estoy muy de acuerdo con el texto, puesto que no hubiese pasado nada por añadir la palabra español después de Estado, pero, con referencia a la finalidad, vamos a votar a favor.

Nosotros también nos hemos reunido con sindicatos: CGT, CSIF, Asetra, y es evidente que existe una demanda clara de más examinadores, y, con el poco cupo que hay, se estaría desaprovechando esta oportunidad haciendo una propuesta tan poco ambiciosa con respecto a los problemas que tienen las autoescuelas y los examinadores. Podría parecer que se pretende una privatización encubierta, pero, en sí, la filosofía que demanda... **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, ruego un poco de silencio.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Los examinadores señalan que desde 1984 su profesión está siendo denostada, piden complemento específico, etcétera.

En definitiva, nosotros vamos a votar a favor de la iniciativa. Necesitamos más examinadores, rotundamente sí, pero no solo en la eutópica —con e— república catalana, sino también en el resto del Estado español.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 30

Para fijar posición, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Zaragoza.

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

En mayo de 2014, el portavoz socialista Carlos Corcuera presentó una proposición no de ley sobre provisión de un número suficiente de puestos de trabajo funcionariales de examinador del carné de conducir, es decir, que ya en aquel momento se planteó y se debatió el problema que hoy aflora aquí, que aflora en Cataluña y en otros lugares. Esta proposición es simplemente porque en 2014 el Partido Popular votó en contra. Parece ser que entonces no le preocupaba el problema y decía que todo iba bien, porque en aquel momento lo que sobrevolaba en la discusión era la posibilidad de privatizar los exámenes de autoescuela, pero ahora, años después, es evidente que ese problema que no se ha afrontado se ha agravado, y vienen propuestas lógicas porque los problemas que había en 2014, al no afrontarse, al rechazar el Partido Popular la proposición que hicieron los socialistas, se han hecho más graves, y afectan además a una actividad económica muy importante, porque esta no es simplemente una cuestión de provisión de puestos de trabajo de la Administración pública, es que afecta a la actividad de las autoescuelas, a su continuidad y a los alumnos, que no se pueden examinar, a las listas de espera que se producen en estos casos.

Por eso, nosotros vamos a dar apoyo a la propuesta que ha hecho el Grupo Mixto. Vamos a aceptarla, porque ya lo propusimos en 2014 y esta es la consecuencia de no haber afrontado el problema cuando se debía, y cuando no se afrontan los problemas se hacen más grandes. Celebramos que en este sentido haya consenso, ahora sí, para poderlo afrontar.

Muchas gracias.

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

Señor Postius, el letrado me dice que ya hay un texto transaccional en la Mesa, que será el que se someta a votación, ¿verdad? (**Asentimiento**).

— SOBRE MEDIDAS ANTE EL INCREMENTO DEL INTRUSISMO Y LA PIRATERÍA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS DE HASTA NUEVE PLAZAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000847).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a entrar en el debate de la proposición no de ley número 12. Es a iniciativa del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y trata sobre medidas ante el incremento del intrusismo y la piratería en el transporte público de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas. Para su defensa, en nombre del grupo citado, tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO RAMOS**: Muchas gracias, señor presidente.

Voy a ser breve, puesto que esta iniciativa la volvemos a traer, pero no por antojo sino porque desde el sector de los profesionales del taxi nos comentan que todavía no se ha puesto en marcha esta iniciativa que ya propusimos. (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, vamos a esperar a que tengamos un poquito de orden en la sala y así continuamos escuchando su intervención.

El señor **DELGADO RAMOS**: No se trata de traer una iniciativa para que después caiga en el olvido, sino de considerarla hasta que se da solución a esa problemática que tienen en el sector del taxi. Quiero recordar algunos datos, porque a veces los políticos caemos en el error de perdernos en la parte técnica-jurídica y de alguna manera deshumanizamos la problemática de un sector y todo lo que conlleva. En España hay más de 70.000 taxis, uno por cada 670 habitantes; el 98,3% de los taxistas son autónomos, el gasto mensual de cada uno por impuestos y tasas es entre 500 y 700 euros; un taxímetro cuesta 600 euros, una mampara de seguridad entre 1.000 y 1.500 euros, el seguro de un taxi entre 1.200 y 1.500 euros al año. Para cobrar al mes 1.800 euros hay que pasar, al menos, entre diez y once horas al volante cada día.

Y ya metidos en materia, quiero exponer brevemente, como he dicho, la importancia de aprobar esta iniciativa, en la que venimos trabajando con todo el sector de profesionales del ramo del taxi. Por un lado, la iniciativa se basa en la necesidad de que exista una competencia transparente, y no desleal, en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 31

prestación de los servicios de transportes de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, taxis arrendados con conductor, y, por otro lado, en la preocupación por el incremento del intrusismo en este segmento del transporte, que, junto con el transporte colectivo urbano, es el más utilizado por todos los ciudadanos. Lamentablemente, este fenómeno se hace más fuerte cada día como consecuencia, entre otras causas, de la falta de medios e instrumentos legales. Atentan contra la leal competencia en el mercado, crean economía sumergida, fraude social y causan notorio perjuicio a los usuarios de este tipo de servicios. Además, la aparición de plataformas digitales de intermediación en este sector, las que están fuera de control y de la debida regulación, en unos casos como redes ilegales de transporte bajo la falsa apariencia de economía colaborativa y en otros casos como meros infractores de la legislación sobre transporte, ha contribuido a la generación de un efecto llamada al intrusismo, que se refleja en la aparición de muchos vehículos desprovistos de la necesaria autorización, licencia administrativa, comúnmente denominados piratas, provocando graves perjuicios en el sector. Si bien es cierto que los taxis se encuentran debidamente identificados para las autoridades, no sucede lo mismo con este tipo de vehículos. Por tanto, resulta necesario y urgente establecer una medida disuasoria y de control complementaria, dotando de un color azul celeste el fondo de la placa de matrícula que lleven instalados todos los vehículos autotaxis y los de arrendamiento con conductor. Esta iniciativa ya existe en otros países de la Unión Europea, como Holanda.

Esta es nuestra propuesta, con la que intentamos dar visibilidad a ese problema que todavía no se ha solucionado, y entiendo que se va a solucionar.

Gracias.

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

Para la defensa de la enmienda presentada, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Bellido.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente. Y enhorabuena por su elección como tal.

Queremos mostrar nuestro apoyo a la iniciativa que plantea el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, porque además hemos hablado con el sector y, efectivamente, esta es la proposición no de ley que ellos desean. Precisamente por lo mismo que ha expresado en su exposición de motivos el portavoz de Podemos, consideramos que es urgente aplicar esta medida concreta, pero es muy conveniente que el Ejecutivo y el Legislativo español se impliquen en la búsqueda de medidas de regulación de un sector incipiente, novedoso y que está generando preocupación por el intrusismo en el sector, pero también incertidumbre entre los usuarios y consumidores del transporte público de viajeros. Por eso, y sin más dilación, nosotros hemos presentado una enmienda de adición con el objetivo de llegar más lejos, aunque estamos absolutamente conformes con la proposición no de ley, en la que pedimos la creación, a la mayor brevedad, de una comisión interministerial que, integrada por los diferentes departamentos con competencias en la materia, estudie, adopte e impulse en el Parlamento otras medidas complementarias oportunas para hacer frente, a través de la regulación pertinente, al incremento de intrusismo y la piratería en el transporte público de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas. Insisto, esta iniciativa completaría la que plantea el grupo de Podemos, que está respaldada por el sector y sería positiva para los profesionales y también para los usuarios. Muchas gracias.

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

Para la defensa de su enmienda, en nombre del Grupo de Ciudadanos, tiene la palabra el señor Clemente.

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

Permitame empezar parafraseando y citando a la fuente bibliográfica, que es lo que se debe de hacer en estos casos, y hago referencia a mi compañero don Francisco Igea Arisqueta y cito textualmente. Tengo que reconocer que cuando vi una propuesta de Podemos defendiendo la libre competencia y poniendo de modelo a Holanda decidí inmediatamente aceptarla. Holanda es una monarquía parlamentaria con un índice de libertad de 75. Es un sitio con tanta libertad económica que incluso Uber ha fijado allí su sede internacional. Holanda está en el ranquin de *in business* muy por encima de Grecia, que está en el puesto 66, o de Venezuela, que está en el 186. Holanda es un buen modelo. No se suele ver pasear al rey de Holanda acompañado de Máxima Zorreguieta diciendo exprópiase, exprópiase, como en otros sitios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 32

Holanda es un sitio en el que vive y ha trabajado muchos años Luis Garicano y él me afearía seriamente votar en contra de una proposición que pone de modelo a Holanda. Por tanto, vamos a votar a Holanda.

Con esto quiero resaltar que igual que es una proposición que se llevó y estamos de acuerdo en la filosofía, quizá lo que insta al Gobierno es poco ambicioso. Vamos a votar que sí. Nos gustaría que se dijera que sí a la enmienda del Grupo Socialista que la mejora. En cualquier caso, si no aceptan esa enmienda, seguiremos votando que sí. He citado la fuente bibliográfica, porque igual que mi compañero dijo la otra vez lo que pide es muy sencillo y lo vemos correcto. La exposición de motivos está calcado tal cual del blog de Fedetaxi, que aquí tienen ustedes. Repito —y termino mi intervención como dijo mi compañero—, cuando se hace un copia y pega, si ustedes se presentasen a las elecciones europeas seguramente no repetirían. Pero vamos a apoyarla. Muchas gracias.

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

Para fijar posición tiene la palabra, por el Grupo Mixto, el señor Postius.

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

Desde el Grupo Mixto estamos a favor de proteger el trabajo de los colectivos y asociaciones del sector del taxi habida cuenta de la preocupación creciente, de la competencia desleal y del intrusismo en la prestación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas. Todo ello crea economía sumergida, fraude social, y causa un notorio perjuicio a los usuarios del servicio público. Por ello, apostamos por la aplicación de medidas disuasorias para quienes practican ese intrusismo y que favorezcan el control de quienes tienen la obligación legal de hacerlo. En este sentido, la propuesta que plantea esta proposición resulta adecuada, aunque se deberán tomar más medidas como ampliar el número de inspectores; modificar la normativa; luchar contra las páginas *web* y las plataformas informáticas que fomentan estas prácticas desleales y todo ello con más implicación de la Administración pública para controlar el cumplimiento de la legislación actual. Por tanto, vamos a votar a favor de la propuesta. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Legarda, del Grupo Vasco, para fijar posición.

El señor **LEGARDA URIARTE**: Muchas gracias. No intervendré, señor presidente.

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

Por último, para fijar posición por el Grupo Popular, el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, señor presidente.

Buenos días. Me adhiero a todas esas muestras de felicitación y de afecto que ha recibido usted esta mañana por su acceso a la Presidencia de esta Comisión, le deseo el mejor de los recorridos y nunca mejor dicho y más seguro en esta Comisión en la que estamos.

Señorías, sencillamente quiero recordarles que las personas y empresas que realicen transporte de viajeros por cuenta ajena en vehículos de turismo mediante retribución se encuentran necesariamente con la preceptiva operación en efectivo. ¿Por qué digo esto? Porque de ahí deriva todo lo que es la posibilidad de un intrusismo. Es el Ministerio de Fomento el que ya mediante la Ley de ordenación del transporte terrestre del año 1987, con las sucesivas modificaciones que ha habido para su actualización, ha establecido las necesarias medidas que tienen que disponer estos vehículos para evitar el pirateo o el intrusismo.

¿Por qué se norma y se regula esta actividad? Por dos motivos fundamentales. Porque el servicio tenga calidad y seguridad. El Ministerio de Fomento ha seguido en la etapa de la X Legislatura trabajando por esta seguridad y dictó un reglamento, el reglamento 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se regula el reglamento de vehículos con conductor para delimitar claramente cuál es la actividad del servicio de taxi, como generalmente lo conocemos, con la nueva modalidad de los VTC, los vehículos de transporte con conductor. (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Mateo. Creo que en alguna ocasión al intervenir en esta Comisión resulta bastante distorsionante tener una línea argumental lógica por el enorme murmullo que se ofrece en este momento. Cuando he interrumpido al señor Mateo me hablaban por la izquierda, por la derecha y por el centro, con lo cual el señor Mateo es un auténtico genio para conseguir expresar sus

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 33

ideas, pero yo les pido un poco de cortesía y que faciliten que la Mesa pueda ser capaz de seguir el debate. Quizá nuestras limitaciones les obliguen a ustedes a guardar un poco de atención. Gracias.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, señor presidente.

El Ministerio de Fomento establecía esta normativa que limitaba claramente la actuación del servicio tradicional del taxi con el servicio de VTC, de los vehículos de transporte con conductor. Precisamente en ello se establece una flexibilidad, unas normas relativas a la unidad de garantía del mercado en cuanto a la flexibilidad y unas normas de funcionamiento claras de lo que tienen que ser los VTC. Hay conceptos como el *ride sharing* o el *carpooling* que también se utilizan hoy en día en el transporte de viajeros por carretera, que no existían en la ley de 1987. De ahí que este reglamento lo haya tenido que regular. Lo mismo que este reglamento haya tenido que considerar las nuevas tecnologías como impulsoras de mejoras en la eficiencia del medio ambiente y coste de los servicios. Señorías, recordemos que en el año 1987 no había tecnologías que facilitaran esa movilidad. Por eso el ánimo del Gobierno de España es seguir trabajando claramente contra ese intrusismo y cuando se detecta alguna anomalía se desata la ira de los servicios de inspección contra estas personas para echarlos del mundo del derecho con las plantillas tanto del Ministerio de Fomento como con las plantillas existentes en las comunidades autónomas, porque ellas en definitiva son las que otorgan estas autorizaciones. Por eso, esta iniciativa que presenta el Grupo Podemos, tal y como se propone la vamos a aceptar. ¿Cómo la vamos a aceptar? Desde luego es una de las preferencias máximas del Ministerio del Interior en estos momentos la modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, sin perjuicio de advertirles que el trasfondo o fondo azul de las matrículas no podrá ser, porque se confunde con los vehículos de organizaciones internacionales. Podrá ser cualquier otro color que ya se debatirá. Muchas gracias, señor presidente.

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

Señor Delgado, tiene la palabra para fijar posición respecto a las enmiendas presentadas. ¿Va a haber transaccional?

El señor **DELGADO RAMOS**: No.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Se va a votar en sus propios términos?

El señor **DELGADO RAMOS**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, muchas gracias.

Vamos a interrumpir la Comisión cinco minutos para ordenar la votación. (Pausa).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar la votación de las proposiciones no de ley. Vamos a votarlas en su orden y en función de los textos que se encuentran en la Mesa. La proposición que figura en el orden del día como número 3, cuyo título omito, va a ser votada en función de la enmienda que se encuentra en la Mesa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 14; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Proposición no de ley número 4.

La señora **ESCUADERO BERZAL**: Hemos pedido votación separada.

El señor **LUIS BAIL**: Hay una transaccional que está ya en la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Estoy en el uso de la palabra si no os importa.

La proposición no de ley número 4 va a votarse en los términos de una transaccional que, si no recuerdo mal, deja uno de los puntos de la transaccional inicial como enmienda de la número 5. Vamos a votar la número 4 con siete puntos, quitando una parte del punto 4 de la transaccional inicial, que se votará a continuación.

Efectuada la votación, dijo

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 34

Vamos a proceder a la votación de la proposición número 5, que es el trozo de texto que se ha sacado.

La señora **CANTERA DE CASTRO**: La 4 y la 5 van juntas con esa transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: ¿A ver Enrique cómo es este tema?

El señor **LETRADO**: La número 588, que es la número 4, votamos el texto acordado entre el Grupo Popular, el Grupo de Esquerra Republicana, y Ciudadanos. La 10 es donde va el trozo de la proposición anterior.

La señora **JORDÀ I ROURA**: La número 5, que es la de las bicicletas, de Esquerra, está transaccionada con una enmienda de Ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a la indisciplina de los miembros de la Comisión. Qué lío de votación. Si queréis ponemos mi cabeza en juego, no la pongo en la bandeja. Estoy dispuesto a defenderla. Perdonar mi equivocación. Votamos la proposición no de ley número 5 en los términos de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición número 6, según el acuerdo transaccional que está en la Mesa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a continuación a votar la proposición que figura con el número 7. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos a continuación la que figura con el número 8, del Grupo Parlamentario Popular, en función de la transacción que se encuentra en la Mesa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 29; abstenciones, 7.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a continuación a la número 9, que es la relativa al diseño de un Pacto de Estado, del Grupo Parlamentario Popular, en materia de seguridad vial. Se vota en los términos de la enmienda del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 10 —el lío de la bicicleta—, aquí hay un punto que es el que se desgajó de la enmienda transaccional inicial. Como esto trae causa de un despiece de una enmienda transaccional inicial para que quede muy claro vamos a leer los términos del texto que ocupa el lugar de la proposición no de ley que figura como número 10. Enrique léelo a continuación.

El señor **LETRADO**: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a revisar la Ley de Seguridad Vial y el reglamento general de circulación atendiendo a las recomendaciones de la Mesa Nacional de la Bicicleta, al Consejo Superior de Tráfico, la restauración en el Código Penal de la imprudencia en cualquier grado con resultado de lesiones o muerte como tipo penal, y la revisión de la Ley 35/2015, de reforma del sistema, para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de tráfico, en lo referente al procedimiento de reclamación de indemnizaciones de las víctimas ante las aseguradoras.

La señora **ESCUDERO BERZAL**: No es esa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 35

El señor **PRESIDENTE**: No es esa. Pon el micrófono para que quede registrado en el orden del día, por favor.

La señora **ESCUDERO BERZAL**: Lo que estáis leyendo se está extractando de una transaccional que hicimos en el punto 2, en el que había siete puntos, todos los grupos apoyábamos seis puntos enteros y el encabezamiento del séptimo, nada más, sin el otro contenido. Eso no se ha propuesto en ningún lado que se vaya a votar luego. Para este punto tanto el Grupo Popular como el Grupo Socialista han llegado a una transaccional y tiene su transaccional que hace referencia a este punto con tres o cuatro apartados que se aprueban.

El señor **PRESIDENTE**: Es evidente que es enmienda desgajada de la anterior no está en juego, porque no hay conformidad ni del grupo proponente ni de los demás grupos para que este procedimiento prosperara.

La señora **ESCUDERO BERZAL**: No.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Cuál es el texto que ha pactado el Grupo Popular con el grupo proponente que es el que tiene la llave para que la votación se produzca?

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Lo que ha sucedido aquí es que el punto 4 ha subsumido prácticamente toda la PNL de la número 10. Por tanto, la cuarta sería la fusión de la PNL de Podemos y del Grupo Socialista. Parece ser que lo que se está proponiendo es debatir una cosa de la número 4 con la cual no hemos llegado a un acuerdo. Entiendo que eso es lo que se está haciendo. No sería una PNL del Grupo Socialista, sino de Podemos.

La señora **ESCUDERO BERZAL**: Es un cacao.

El señor **PRESIDENTE**: No.

Lo que sí que tengo muy claro es que el Grupo Socialista es el proponente y es el que en comunicación con los demás grupos ha de manifestar cuál es el texto que acepta para incorporar a su iniciativa.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Nosotros no podemos aceptar votar en este punto una parte de la número 4 con la cual no estamos de acuerdo.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: No.

El señor **PRESIDENTE**: Lo que quiero saber es cuál es el texto que se ha acordado por el grupo proponente con algún otro grupo para ser sometido a votación.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: No estoy consiguiendo explicarme. Parece ser que al debatir las tres...

El señor **PRESIDENTE**: Eso es aparte de un grupo, con el desconocimiento del Grupo Socialista. El Grupo Socialista había hecho un acuerdo con el Grupo Popular respecto a un texto que sustituía al texto inicial de la proposición no de ley que figura con el número 10. Pregunto, ¿sí o no?

El señor **SICILIA ALFÉREZ**: Nosotros o estamos de acuerdo o no.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Se está armando un follón que no es normal.

El señor **PRESIDENTE**: El lío de la bicicleta que he dicho antes.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Es que no se está debatiendo aquí la PNL del Grupo Socialista. No se está debatiendo. Lo puede explicar mejor el letrado. Si fuese la del Grupo Socialista la mantendríamos en su integridad. Lo que se está debatiendo, lo que ha presentado el señor letrado, que ha leído, es una parte de la PNL del Grupo Podemos.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón. Evidentemente ya ha quedado claro desde hace bastante tiempo que el texto que ha leído el letrado está fuera de juego.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Ah, vale.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 36

El señor **PRESIDENTE**: Está fuera de juego, porque si el Grupo Socialista no da la anuencia —es que si no me prestáis atención es bastante difícil que nos entendamos— para el texto que se va a someter a votación no se puede someter a votación. Ese texto que ha leído el letrado, bendito sea Dios que lo ha leído antes de votarlo, está fuera de juego. Ahora pregunto yo. ¿Cuál es el texto que se va a someter a votación y que según dice la señora Escudero trae causa de un acuerdo entre el Grupo Socialista y el Grupo Popular? ¿Cuál es el texto? ¿Está en la Mesa?

El señor **CANDÓN ADÁN**: Si me dejan intervenir.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, por supuesto. Tiene la palabra el señor Candón.

El señor **CANDÓN ADÁN**: Al hablar con el señor Odón su *petitum* hasta el número 5 lo votamos todo y hemos incorporado una enmienda que la tienen ahí, que sería que el punto 6 se divide en dos. Que lo he leído antes en mi intervención, con lo cual nosotros votaríamos la propuesta con la incorporación de nuestra enmienda que nos ha dicho el señor Odón que sí.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Sí, lo que sucede es que posteriormente el consenso se ha ampliado y resultado de ese consenso partiendo del inicial ha incorporado también a Podemos. Ese consenso final es lo que hemos votado anteriormente por unanimidad. Por un error técnico con la Mesa ha quedado, de esa transacción de siete puntos, en el limbo una parte gorda del punto cuarto, que son las cuestiones jurídicas, con las que no estábamos de acuerdo. No sé cómo alguien ha dicho pues esto se votará aparte.

La señora **CANTERA DE CASTRO**: ¿Puedo intervenir, señor presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, por supuesto.

La señora **CANTERA DE CASTRO**: El portavoz de Podemos, de esta transaccional, cuando ha venido, ha presentado —nosotros lo hemos debatido creyendo que había un acuerdo— la transaccional de todos los grupos (**El señor Elorza González: Correcto**) y nos ha manifestado que había un problema con que había ciertos grupos que en el punto cuatro había una parte del texto que no querían estar. Si se podía votar aparte. Como se habían fusionado dos proposiciones no de ley, lo que se ha planteado aquí es en una proposición no de ley se votan las partes en las que todos están de acuerdo, que es la que hemos votado anteriormente, y en la otra proposición no de ley, que la hemos pasado al punto 10, se vota la parte no común y aquellos grupos que quieran estar de acuerdo con la parte no común la votan y los que no, no la votan.

La señora **ESCUDERO BERZAL**: Eso no se puede aceptar.

El señor **SAHUQUILLO GARCÍA**: Me permite.

El señor **PRESIDENTE**: Sí.

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

El Grupo Socialista tiene que aceptar o no la transaccional y hay que presentar ahora mismo el texto que se presente o si no se vota en los términos de la nuestra, y dejemos de marear la perdiz.

El señor **PRESIDENTE**: Esa es la solución correcta. Por lo tanto tiene la palabra el Grupo Socialista. ¿Cuál es el texto que quiere someter a votación?

El señor **SAHUQUILLO GARCÍA**: Es nuestra.

La señora **ESCUDERO BERZAL**: Que diga lo que presenta.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Si se debate nuestra PNL tiene que ser un texto que vayamos a votar a favor y no un texto en el que nos vayamos a abstener, que es el del punto cuatro. Como ya hemos pactado lo anterior, lo que proponemos es mantener la PNL original y ya está.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Mantenemos el texto pactado en la transaccional que es el que corresponde a la proposición no de ley número 5?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 37

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: No.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Es uno nuevo? ¿Se vota en sus términos?

Vamos a ver, por favor, el texto pactado entre el Grupo Socialista y el Grupo Popular respecto al número 10 que está en la Mesa. ¿Está en la Mesa? Lo que quiero saber es si está en la Mesa.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Que se lea la iniciativa, que se lea lo que se está pidiendo y así nos podremos aclarar.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Cuál es el texto pactado entre el Grupo Socialista y el Grupo Popular?

La señora **ESCUADERO BERZAL**: Es una enmienda que se acepta. No está en la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Esto no lo he visto en mi vida. Es el caos personificado. ¿Se acepta por parte del Grupo Socialista la proposición no de ley suya en sus términos más una enmienda de adición del Grupo Popular?

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces el texto que se somete a votación, tal y como el Grupo Socialista manifiesta, que es el autor de la iniciativa, es el acuerdo inicialmente pactado que es el texto del Grupo Socialista y la enmienda del Grupo Popular. **(El señor Luis Bail pide la palabra)**. Pide la palabra el Grupo de Podemos.

El señor **LUIS BAIL**: Intervengo para explicarlo simplemente. Hemos llegado a un acuerdo en la Mesa con el Grupo Socialista de desgajar en la transaccional la parte que no estaban a favor el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista. Por las formalidades, nos estamos perdiendo en las formalidades, ese punto tiene que acabar en el punto 10, porque la transaccional que hemos hecho con el Grupo Socialista ya la hemos votado en la nuestra. Nosotros no estamos votando nuestra proposición, sino la de todos.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo lo que me está diciendo, pero ni siquiera la Mesa en este caso tiene autoridad sobre el grupo proponente de la iniciativa. Me tengo que ajustar, uno, al Reglamento, y dos, a la voluntad del grupo proponente, que es el Grupo Socialista. El Grupo Socialista entiende que el texto que se somete a votación es el de la iniciativa presentada y la enmienda de adición presentada por el Grupo Popular y a ello me limito. **(La señora Rivera Andrés pide la palabra)**. La representante del Grupo de Ciudadanos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Señor presidente, quería pedir la palabra porque si realmente se hace en los términos que está usted proponiendo se está perdiendo parte de la proposición no de ley del Grupo Podemos, que es lo que decía. En ese caso, o se vota la transaccional para las dos proposiciones no de ley conjuntas o se votan por separado. No tiene sentido que en la votación ahora del punto 10 se pierda una parte de la proposición no de ley original. Este es mi criterio y el de Ciudadanos. Si lo hacemos y no hay acuerdo, si no hay una transaccional, deberíamos de votar las dos proposiciones no de ley por separado. Qué problema hay.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Agradezco la intervención de la ponente de Ciudadanos, pero quiero precisarle que no se propone la votación en los términos en los que el presidente decide ni tampoco la Mesa, es en función de lo que marca el Reglamento, que marca que el autor de la iniciativa, que es el Grupo Socialista, es el que manifiesta, como autor de la iniciativa, qué texto de enmienda admite a trámite. Si el Grupo Socialista mantiene su criterio de votar en sus términos, tenemos que votarla en sus términos y si dice que quiere incorporar a su texto, del que es dueño, una enmienda del Grupo Popular, que ha transaccionado, me tengo que someter a la voluntad del Grupo Socialista. No hay interpretación alguna. El tema está terminado porque todo esto es producto de una confusión a la que se ha visto sometida la Mesa por distintos orígenes o naturaleza completamente ajena a la Mesa, sino por un defecto de comunicación entre los grupos que participan en la votación y en el debate. Señora Rivera, no tiene la palabra.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Eso sería en menoscabo de la proposición no de ley.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 60

29 de noviembre de 2016

Pág. 38

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: En el punto 4 hemos alcanzado un gran acuerdo que subsume la iniciativa que debería de votarse en el punto 10. Por tanto, como lo que queda pendiente es una cosa suelta de otro grupo, nosotros retiramos nuestra iniciativa e invito al Grupo Podemos para que en el futuro presente lo que ha quedado vacante y se pueda debatir, pero no vamos a votar una cosa como Grupo Socialista que no pertenece a la PNL del Grupo Socialista. Por tanto, la retiramos. Queda sin votarse y ya Podemos presentará en su momento lo que ha quedado vacante.

El señor **PRESIDENTE**: Está claro que queda retirada la proposición no de ley. Se lo agradezco al Grupo Socialista. El problema es que las conversaciones cruzadas en una Comisión donde hay tantas personas que pueden intervenir o no, no hay nadie que se aclare. Mis limitaciones impiden aclararme en conversaciones cruzadas. Pido comprensión. Agradezco la sensibilidad del Grupo Socialista por resolver la situación. Siempre cabe la posibilidad de volverlo a presentar en otro momento. Pasamos a la votación de la número 11, del Grupo Parlamentario Mixto. (**Rumores**). Beatriz y Mateu, estoy diciendo que por favor se eviten conversaciones cruzadas. El Grupo Socialista ha manifestado su voluntad de retirarla y solo pido que el personal que está en la sala atienda los turnos de palabra, porque si no es imposible. Tenemos que hacer un *replay* cada vez que haya alguien despistado. Por favor pido atención a este lío final que hemos montado después de una mañana placentera que habíamos pasado.

Proposición no de ley número 11, del Grupo Parlamentario Mixto, en términos de la transaccional que tiene la Mesa.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Ha estado muy bien, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias

Efectuada la votación, dijo

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

Por último, la proposición no de ley que figura con el número 12, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, en sus términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Muchísimas gracias. Siento el lío que se ha ocasionado al final. Espero que en lo sucesivo vayamos con mejor orden.

Se levanta la sesión.

Era la una y veinte minutos de la tarde.