



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2019

XII LEGISLATURA

Núm. 742

Pág. 1

## SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 23

celebrada el miércoles 20 de febrero de 2019

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

- Relativa a la necesidad de emprender actuaciones de mejora del estado de la N-VI a su paso por la provincia de Lugo. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000483)..... 2
- Sobre sistemas de retención infantil para niños con osteogénesis imperfecta. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/003642)..... 2
- Sobre la cesión de la infraestructura ferroviaria necesaria para la materialización de una ruta ciclista por el litoral de Galicia, de Tui hasta Ribadeo en el marco del impulso de la red europea EuroVelo. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/003872) ... 5
- Relativa a la exención del permiso de conducir D1 para las familias numerosas con 7 o más hijos. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003853)..... 9
- Sobre regulación de distintos elementos de movilidad. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/004070)..... 12

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 2

— Sobre creación del ciclo formativo de grado superior «docencia en movilidad y seguridad vial». Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/004087).....	15
— Relativa al diseño de un plan de choque para la renovación del parque móvil en nuestro país. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/004246).....	18
— Sobre el uso obligatorio de guantes para conducción de motocicletas y ciclomotores en carretera. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/004272).....	22
Votaciones.....	25

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

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA NECESIDAD DE EMPRENDER ACTUACIONES DE MEJORA DEL ESTADO DE LA N-VIA SU PASO POR LA PROVINCIA DE LUGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000483).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, se abre la sesión.

Estamos en condiciones de empezar la última sesión de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de la presente legislatura de cumplirse, naturalmente, el anuncio hecho por el presidente del Gobierno hace unos días.

Se ha retirado la primera proposición no de ley que figura en el orden del día.

- **SOBRE SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL PARA NIÑOS CON OSTEOGÉNESIS IMPERFECTA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/003642).**

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, empezamos con la proposición no de ley que figura en el punto segundo, sobre sistemas de retención infantil para niños con osteogénesis imperfecta, del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Tiene la palabra la señora Julià.

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

La propuesta que presentamos es sobre las medidas de seguridad para niños con osteogénesis imperfecta, conocida como la enfermedad de los huesos de cristal. Es una patología poco frecuente que comprende un grupo heterogéneo de trastornos genéticos caracterizados por un aumento de la fragilidad ósea, baja masa ósea y susceptibilidad a fracturas óseas esporádicas de gravedad variable. Su prevalencia se estima entre uno cada diez mil y uno cada veinte mil niños, y la edad en el momento del diagnóstico depende de la gravedad de la enfermedad: se encuentra presente desde el nacimiento y, en los casos más graves, los recién nacidos ya cuentan con fracturas. Actualmente no tiene cura y tampoco cuenta con un tratamiento realmente efectivo. Los profesionales del campo defienden que el tratamiento debe ser multidisciplinar, uniendo fármacos y rehabilitación, especialistas experimentados en medicina, ortopedia, fisioterapia y rehabilitación. Por tanto, es imprescindible avanzar en mejoras en la calidad de vida de las personas que padecen esta enfermedad. En España se estima que esta enfermedad afecta a más de tres mil personas, una gran parte de las cuales tiene dificultades para moverse en coche con seguridad, especialmente en los casos más graves.

En concreto los niños se encuentran con serios problemas a la hora de elegir el sistema de retención infantil más adecuado a sus características que, además de ofrecerles comodidad, les garantice un mínimo de seguridad en sus desplazamientos. El propio fiscal de sala coordinador de seguridad vial de la Fiscalía General del Estado ya destacó hace años, que en muchas ocasiones estos niños deben viajar en condiciones indignas, y que las familias deben ingeniárselas por su cuenta con utensilios que minimicen

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 3

el roce del niño con la sillita o las lesiones en caso de impacto, ya que no hay una normativa específica que determine cómo deben viajar estos niños ni soluciones técnicas específicas. En este sentido, se tiene noticia de los avances en el diseño y desarrollo de sistemas de retención infantil para niños con osteogénesis imperfecta; sin embargo, es necesario dar impulso a estos proyectos de modo que puedan ser utilizados cuanto antes por niños con osteogénesis imperfecta, así como con cualquier otra enfermedad rara a las que se pueda hacer extensible primando sobre todo la seguridad y el confort.

Por eso hemos presentado esta proposición no de ley, en primer lugar, para impulsar los trabajos de investigación que realiza la Dirección General de Tráfico en materia de sistemas de retención infantil. En segundo lugar, para impulsar los trabajos de diseño, desarrollo y mejora técnica de los sistemas de retención infantil específicos para niños con osteogénesis imperfecta. Y en tercer lugar, realizar acciones y campañas de difusión y promoción del uso de estos sistemas de retención infantil, una vez que superen con éxito los niveles requeridos para su homologación. Hay muchísimos estudios accesibles en Internet con aspectos jurídicos, técnicos y científicos acerca de esta enfermedad, pero sobre todo, ya que estamos en la Comisión sobre Seguridad Vial, lo más importante es que cualquier niño con una enfermedad, sea mayoritaria o minoritaria, tenga los mismos derechos y la misma seguridad que cualquier otro de nuestros niños. Sobre todo queremos que se fomente la investigación y el desarrollo para lograr que estos niños puedan viajar en las mismas condiciones que cualquier otro.

Muchísimas gracias.

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

Comprendo que el resto de mis compañeros de la Mesa tienen mucha confianza en cómo administro el Reglamento al ordenar el debate en la Comisión, pero me gustaría que tanto por parte del Grupo Parlamentario Socialista como por parte del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos se hiciera una búsqueda de los representantes en la Mesa, porque al final solo está el representante del Grupo Parlamentario Popular y, salvo que tengan un compromiso en otra Comisión, siendo la última sesión me gustaría que me acompañaran en la administración de los tiempos y del Reglamento en la última Comisión de la legislatura.

El portavoz del Grupo Parlamentario Mixto no está presente en la sala, el del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tampoco, y al del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana tampoco le veo. Por lo tanto, para fijar posición, por tiempo de cinco minutos, tiene la palabra la señora Alba.

La señora **ALBA GOVELI**: Muchas gracias, señor presidente.

Como decía la portavoz el grupo proponente, la osteogénesis imperfecta afecta a más de tres mil personas en España. Y esta demanda en concreto de la que hablamos hoy, del desarrollo de sistemas de retención infantil para estos niños y niñas, es de hace tiempo y viene de diferentes colectivos, entre ellos la Asociación de Huesos de Cristal de España. Es una demanda a la que en cierto sentido ya se está respondiendo porque ya hay trabajo hecho. Al respecto en la Conferencia internacional sobre la protección de los niños en coches, celebrada en Múnich, ya se presentaron algunas propuestas y prototipos de sistemas de retención infantil adaptados para estos niños y niñas. Lo único que hace falta ahora mismo es tener voluntad política para invertir en que ese trabajo que ya se está haciendo pueda desarrollarse y seguir adelante, porque todas y todos estaremos de acuerdo en que es inadmisibles que estos niños y niñas tengan que viajar en condiciones tan tremendamente precarias. Creo que el grupo proponente las calificaba como indignas y lo compartimos, como el hecho de que sus padres y madres tengan que improvisar mecanismos caseros para mejorar un poco la calidad de vida de estos niños y niñas. Sin duda, estamos de acuerdo y compartimos que hace falta una normativa específica que determine cómo deben viajar estos niños y niñas y, por supuesto, soluciones técnicas específicas. Sin duda, votaremos a favor de esta propuesta porque creemos que no se puede tolerar que hoy día haya niños de primera que viajan con seguridad y comodidad, y niños de segunda que no tienen derecho a viajar en las mismas condiciones que el resto de niños y niñas. Por lo tanto, la apoyaremos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Señorías, la protección de los niños más vulnerables como por ejemplo aquellos que padecen alteraciones en su desarrollo osteomuscular y otras enfermedades que los hacen aún más frágiles, es una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 4

necesidad social y un reto a la investigación y a la innovación tecnológica. La osteogénesis imperfecta es conocida como la enfermedad de los huesos de cristal, por la fragilidad y la frecuencia de las fracturas. Afecta a más de tres mil personas en España, y una gran parte de ellas tiene dificultades para moverse en coche con seguridad, especialmente en los casos más graves.

En ese sentido, el Plan de Investigación 2017-2020 de la DGT ya contempla líneas de investigación para personas con discapacidad y específicamente niños con alteraciones en el desarrollo, prematuros y otras alteraciones infantiles. La DGT aprobó la financiación mediante concurrencia competitiva de tres proyectos de investigación. El objetivo del primer proyecto de 2014 fue determinar si las deformaciones que presentaban los afectados por osteogénesis imperfecta impedían el uso de los sistemas de retención infantil adaptados a necesidades especiales. Se encontraron sistemas de retención infantil compatibles con sus deformaciones que garantizaban una retención mínima, pero se constató la falta de criterios de lesión para así poder evaluar si estos sistemas de retención infantil son seguros para este colectivo. El segundo proyecto de 2015 tuvo como objetivo desarrollar criterios de lesión adaptados para las personas con osteogénesis imperfecta, de forma que se pueda determinar objetivamente cuándo un sistema de retención infantil es seguro. Los resultados muestran que los sistemas ensayados no son capaces de proteger a los niños con osteogénesis imperfecta de forma segura, sobre todo en el impacto lateral, al producirse lesiones a los afectados principalmente en la parte superior de la cabeza y el cuello debido a la retención excesiva rígida o la falta de la misma. El tercer proyecto de 2017, aún en desarrollo, pretende diseñar un sistema capaz de proteger y mejorar las prestaciones de los actuales sistemas de retención infantil para que puedan ser utilizados de forma segura por las personas afectadas.

Finalmente, con el propósito de incentivar el desarrollo tecnológico de los sistemas de retención infantil para niños con diversas discapacidades, concienciar a fabricantes y a otros sectores afectados y trabajar de la mano de las asociaciones de automovilistas más representativas a nivel nacional, la DGT impulsará las acciones de I+D+I y las comunicaciones a través de la Alianza española para la seguridad vial infantil de la que es miembro, instando a dicha alianza a incorporar en sus planes de investigación y de comunicación dirigidos a padres y madres, prescriptores y comunicadores sociales, la importancia de proteger de modo específico a los niños con aquellas patologías que los hacen más vulnerables a lesiones en caso de accidente de circulación. Señorías, un niño o una niña con osteogénesis imperfecta debe tener la máxima seguridad al igual que otro niño o niña. Debemos esforzarnos para buscar las soluciones que sean capaces de ofrecer estas garantías de seguridad. Por supuesto, en el Grupo Parlamentario Socialista votaremos a favor de la iniciativa. **(Aplausos)**.

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

A continuación, para fijar posición por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Tremiño.

El señor **TREMIÑO GÓMEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular aplaude, como no puede ser de otra manera, la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Parlamentario Ciudadanos sobre los niños con huesos de cristal, pero tengo que decir porque creo que a todas luces es así, que es una PNL muy poco ambiciosa. Señores de Ciudadanos, la verdad es que parecen ustedes socios del Gobierno de Pedro Sánchez, cuando estaba el Gobierno del Partido Popular le exigían más que lo que exigen ahora en esta PNL, ya que no debería decir impulsar, sino exigir al Gobierno de Pedro Sánchez que ponga soluciones. En cualquier caso, ya le adelanto que nosotros, como no puede ser de otra manera, vamos a votar a favor de esta PNL, aunque, reitero, es muy poco ambiciosa.

También es importante que los señores de Ciudadanos hayan presentado esta PNL porque quiere decir claramente que están en las antípodas ideológicas de algo que quiero denunciar aquí por su gravedad. Me refiero a las declaraciones del señor don Arcadi Espada —que según su biografía fue uno de los promotores del Partido Ciudadanos, espero que hoy en día no tenga nada que ver con ellos— sobre las personas con discapacidad que todos hemos oído, nos producen estupor y, desde luego, el Partido Popular condena enérgicamente. Espero que el resto de los partidos condenen no solo en el Congreso, sino fuera del Congreso las palabras de este señor que no se merece ningún calificativo; se descalifica a sí mismo. Es verdad que la mayoría de la gente sabemos lo que son las personas con discapacidad, pero todavía hay situaciones indignantes, como las declaraciones de esta persona, ante las que los políticos estamos obligados a actuar.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 5

Yo soy de Valladolid y allí tenemos un alcalde, don Óscar Puente, que además es portavoz del Partido Socialista Obrero Español, que es verdad que en el año 2013, ya han pasado unos años, dijo literalmente: El PP nos obliga a tener hijos deformes. Yo ya le contesté en su día en una carta al periódico.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tremiño, lo siento, eres amigo mío, pero ajústese al contenido de la iniciativa presentada.

El señor **TREMIÑO GÓMEZ**: Sí, perfecto. Considero que es tan grave que hay que denunciarlo, y creo que todos mis compañeros coinciden conmigo.

El señor **PRESIDENTE**: Don Ignacio, es muy grave, es absolutamente insoportable el incidente que está relatando. Todos lo hemos visto y desde luego nadie lo ha condenado. Luego si los grupos así lo acuerdan, si hay unanimidad, podemos proponer una declaración institucional en contra de lo que hemos tenido que escuchar al respecto. Yo ofrezco la flexibilidad de la Mesa para hacerlo. **(La señora Tundidor Moreno: Disculpe, señor presidente. El Grupo Parlamentario Socialista manifiesta su protesta)**. Perdona un momento, estoy en el uso de la palabra y la palabra la ordeno yo, por eso he reclamado que estén presentes los miembros de otros grupos parlamentarios en la Mesa. Estoy diciendo que el señor Tremiño se había salido del contenido de la iniciativa, le he llamado a la cuestión, incluso siendo mi amigo personal, intentando actuar con total equilibrio en la administración del Reglamento. Como él insiste en la gravedad, yo ofrezco y me someto al criterio de los grupos por si quieren hacer una declaración al final de la Comisión suscrita por todos ellos. Eso ya es cuestión de los grupos, no de esta Presidencia. Por lo tanto, reanudamos el debate, señor Tremiño.

El señor **TREMIÑO GÓMEZ**: Señor presidente, pido disculpas a la Presidencia y al resto de los miembros de la Comisión. Reitero, creo que cualquier declaración de esta índole, sea de quien sea, sea del partido que sea, debe ser condenable. En cualquier caso, si a alguno de mis compañeros le han molestado mis declaraciones, reitero mis disculpas, no era mi intención.

En relación con la proposición no de ley, el Grupo Parlamentario Popular votará a favor, aunque como dije al principio, nos parece que es muy poco ambiciosa.

Muchas gracias.

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

Por tanto, entiendo que al no haber enmiendas de ningún tipo ni anunciadas *in voce*, se votará en sus términos.

— **SOBRE LA CESIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NECESARIA PARA LA MATERIALIZACIÓN DE UNA RUTA CICLISTA POR EL LITORAL DE GALICIA, DE TUI HASTA RIBADEO, EN EL MARCO DEL IMPULSO DE LA RED EUROPEA EUROVELO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/003872).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición no de ley que figura como cuarta en el orden del día porque, según me han informado, los grupos han acordado alterar el orden. Esta PNL la presenta el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, y es sobre la cesión de la infraestructura ferroviaria necesaria para la materialización de una ruta ciclista por el litoral de Galicia, de Tui hasta Ribadeo, en el marco del impulso de la red europea EuroVelo.

Tiene la palabra doña Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías. Diversos estudios e informes pusieron de relieve que la ampliación de los espacios dedicados al ciclismo, al cicloturismo, a la utilización de la bicicleta como medio de transporte, aporta numerosos beneficios tanto desde el punto de vista de la reducción de la contaminación como por apostar por un medio ecológico; desde el ámbito de la salud por la práctica del deporte, por la reducción del ruido y de la contaminación acústica, de la congestión de tráfico y el ahorro económico y energético que conlleva. El catedrático de Economía de la Universidad de Sevilla, el señor Castillo Manzano, que ha llevado a cabo un estudio precisamente en este campo, concluye que las políticas de promoción de la bicicleta son muy intensivas y extensivas en el uso del espacio público. Y añade que se han cuantificado

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 6

económicamente beneficios como el ahorro de los costes de uso y mantenimiento de vehículos a motor, el ahorro de tiempo en los desplazamientos, la realización de deporte o ejercicio físico y la disminución de las emisiones. Desde En Marea compartimos todo lo dicho anteriormente porque creemos que constituye un aliciente para incrementar este tipo de políticas de movilidad.

Desde hace años esta conciencia sobre la necesidad de impulsar rutas ciclistas es cada vez mayor. Y con esta iniciativa queremos aludir a una propuesta a nivel europeo como es EuroVelo, que fue creada en 1997 y que tiene por meta el desarrollo de una red de rutas de larga distancia para cicloturistas que conecten Europa por bicicleta. Nos parece una iniciativa muy interesante que debe recibir el correspondiente respaldo en cada Estado o en cada territorio donde hay margen para incluso ampliar el mapa de EuroVelo, que a nuestro modo de ver se queda corto en el caso de la franja noroeste. De hecho, en Galicia asociaciones y organizaciones ciclistas llevan años demandando la creación de rutas ciclistas mediante el aprovechamiento de infraestructuras o vías férreas en desuso. El pasado mes de septiembre, asociaciones ciclistas como A golpe de pedal, Pedaladas y otras, protagonizaron un día reivindicativo en Pontevedra para reclamar la cesión de la vía férrea que no se utiliza entre Pontevedra y Vigo, con el fin de incrementar esa ruta verde de 32 kilómetros. Existe unanimidad social y política para su constitución, no solo están las asociaciones ciclistas, también las asociaciones vecinales, incluso el Ayuntamiento de Pontevedra lleva demandándolo bastante tiempo. Sin embargo, para llevarlo a efecto es imprescindible contar con la anuencia de las distintas administraciones, en este caso con el Ministerio de Fomento y ADIF, que deben facilitar esta iniciativa poniendo a disposición la infraestructura ferroviaria en desuso.

En el caso aludido y objeto de esta proposición no de ley sigue pendiente todavía la cesión del tramo de vía de ferrocarril, a pesar de que ya ha habido varios pronunciamientos y anuncios por parte de ADIF, pero nunca se concretan, llevan mucho tiempo en espera, en *standby*. En octubre ADIF señaló que faltaba un trámite para que el trayecto entre Pontevedra y Arcade pudiese destinarse a senda ciclista y peatonal. Según el ente ferroviario, Fomento tendría que remitir una certificación del fin de los usos ferroviarios de la vía. Se ha especulado mucho con esta cuestión, pero no hay ningún tipo de paso en concreto por parte de Fomento. Por tanto, en esta iniciativa pedimos un compromiso en firme por parte del Gobierno, o instar al próximo Gobierno a que dé pasos en este sentido. Antes comentaba con el compañero del Grupo Parlamentario Socialista que parece que hay un problema con la tramitación. Queremos que demuestren si hay o no voluntad de sacarlo adelante. En todo caso, incluso pueden aprovechar el poco tiempo que queda para hacerlo.

Gracias.

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

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

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

Esta proposición no de ley plantea una cuestión de aprovechamiento de rutas e infraestructuras para poner en conexión toda una red de ciclismo verde, lo que enlaza con los planteamientos del Grupo Socialista, porque también conecta con las estrategias europeas de generación de espacios e infraestructuras utilizando recursos basados en la naturaleza. El beneficio del empleo de la bicicleta ya ha sido destacado por la señora Fernández. Efectivamente, supone un planteamiento importante en la vida de las personas desde el punto de vista de la salud, desde el punto de vista deportivo y por introducir cambios en nuestros estilos de vida, lo que conecta de nuevo con muchas estrategias impulsadas desde Europa con relación a fomentar el crecimiento de espacios verdes y zonas de esparcimiento; por tanto, por deporte y salud y también porque permiten activar cambios en los estilos de vida, tan necesarios para afrontar ese futuro que requerirá la adaptación a los daños que ya está produciendo el cambio climático.

No obstante, según nuestro análisis, hay algunos problemas técnicos que tienen que ver con el tramo de Arcade a Pontevedra contenido en la proposición. A este respecto, en el pasado mes de diciembre de 2018 el Ministerio de Fomento informó a ADIF de que no es posible la desafectación de este tramo, debido a que en la planificación se contemplaba la reutilización de esta línea en el caso de cambio de ancho del eje atlántico de alta velocidad. Sin embargo, como no es posible determinar las fechas de su posible reutilización por el servicio ferroviario, se permite a ADIF que analice la posibilidad de efectuar una concesión administrativa del tramo a los ayuntamientos u otra fórmula similar, siempre y cuando sea posible recuperar la infraestructura ferroviaria para su uso si así fuera necesario.

ADIF informa de que el problema que se presenta es que respecto a un tramo con vía e instalaciones se hace necesario formular una consulta para saber si se pueden levantar dichas instalaciones. Por otra

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 7

parte, ese trazo en varios tramos discurre paralelo y anexo al nuevo trazado del eje atlántico. Estratégicamente, es bueno para Galicia, y así se ha defendido aquí en otros muchos contextos por nuestro grupo y otros grupos. Sin embargo, es muy posible que no todo se pudiera ceder, salvo que los ayuntamientos estuvieran en disposición de deslindar ambas líneas y construir cerramientos de separación, con los condicionantes técnicos y de seguridad que les puede exigir ADIF. En todo caso, desde el Gobierno se ha planteado que, al no darse la desafección para el uso ferroviario en este tramo entre Arcade y Pontevedra, correspondería a ADIF analizar, conjuntamente con los ayuntamientos interesados, las fórmulas jurídicas que dieran soporte a una iniciativa de este tipo, considerando los criterios que expuse sobre recuperación para su uso como infraestructura ferroviaria con carácter previo a los trámites de cesión que solicita esta proposición no de ley.

Por esta razón nosotros hemos interpuesto una enmienda, tratando de eliminar de la proposición este tramo entre Pontevedra y Arcade mientras que no se solucionen los planteamientos técnicos que pudieran comprometer el futuro trazado del eje atlántico. Básicamente, no somos contrarios al planteamiento de que exista una red susceptible de recorrerse en bicicleta, por todos los beneficios que he mencionado al inicio, y tenemos la firme voluntad —que antes ponía en cuestión la portavoz, y no es verdad— de salvar todos los obstáculos que puedan surgir, porque el diálogo entre administraciones es lo que permite que el territorio pueda ser mejor diseñado y gestionado que si cada administración trabaja por separado.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por cuanto que no hay presencia de diputados del Grupo Mixto, Partido Nacionalista Vasco ni Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Clemente por el Grupo Ciudadanos para fijar posición.

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

Permítame que me desvíe de la cuestión diez segundos. Evidentemente, nosotros también condenamos las palabras del señor Arcadi Espada, como no podía ser de otra manera, aunque en política siempre cabe otra manera. Respecto a las afirmaciones del señor Tremiño, además de estar en una posición enajenada, contraria a la verdad, considero que son un exabrupto demagógico, puesto que ese señor nunca ha formado parte de Ciudadanos. Queda claro en el *Diario de Sesiones* que condenamos esas declaraciones.

Entrando en la cuestión, mi más enhorabuena por esta proposición. Me recuerda mucho a una iniciativa que tuve como concejal sobre un carril bici, aunque nunca se llegó a materializar, y posiblemente volvamos a impulsarlo. Desde Ciudadanos siempre hemos defendido que la bicicleta es un medio más de desplazamiento, un vehículo que cumple una función social en cuanto que favorece una ciudad saludable en todos los aspectos medioambientales, sobre salud, económicos y sociales. La bicicleta está muy presente en otras culturas, y proyectos como este son numerosos en toda Europa. Pero es verdad que hay que exigir a los Gobiernos del país apoyo normativo y, sobre todo, apoyo político y financiero decidido para llevarlo a cabo.

En cuanto a EuroVelo, la Asamblea Regional de Murcia aprobó, por unanimidad en 2107, una iniciativa de Ciudadanos para que el ramal principal de la ruta 8 discurriese por todos los municipios de la costa del Mar Menor y del resto de la costa murciana a su paso por la Región, al igual que el carril bici de El Cañarete al que antes me refería.

Por supuesto, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley.

Y ruego que me disculpen por haberme desviado de la cuestión los diez segundos primeros de mi intervención. Muchas gracias.

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

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

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

Querría hacer una mención inicial al concepto y nombre de esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, porque, efectivamente, hay varios puntos importantes y positivos en esta proposición, pero creo que deberíamos matizar un poco el término sostenible, para ver en qué punto puede ser viable o no esta iniciativa, aunque no voy a repetir ahora todos los aspectos positivos que conlleva el uso de la bicicleta desde el punto de vista personal, físico, saludable, deportivo y medioambiental, al tiempo que respecto al aprovechamiento de infraestructuras ya obsoletas o que no están siendo utilizadas y a las que, efectivamente, se las puede dar un uso alternativo positivo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 8

La exposición de motivos de esta PNL hace referencia a diferentes rutas de EuroVelo en España, como en la costa atlántica la Ruta de los Peregrinos, que afecta a Galicia, y la ruta mediterránea. Pero parece que se inventa un nuevo EuroVelo, porque, si observamos la Ruta de los Peregrinos, va desde Santiago hacia León, es decir, la parte cantábrica y de la costa no aparece. Por tanto, a ver qué ayuntamientos están afectados por estas infraestructuras de ADIF para poder hacer esta nueva vía, que no figura en ninguna de las actuales rutas en EuroVelo.

Dice también que es una interesante propuesta. Digamos que poca confianza tiene cuando dice que es una interesante propuesta, siendo que ayuntamientos, Xunta y Estado deben facilitar la cesión, la adecuación y la construcción de las infraestructuras necesarias. Y por ahí es por dónde habría que empezar. ¿Se han puesto en contacto con los ayuntamientos afectados? ¿Están ellos de acuerdo con que esta ruta pase por sus municipios? ¿Se sabe qué competencias van adquirir estas tres administraciones a las que se pide colaboración: ayuntamientos, Xunta de Galicia y Gobierno central? ¿Qué costes tendrán que asumir cada una de ellas? Por ejemplo, la ciudad de la que soy, Vilagarcía de Arousa, provincia de Pontevedra, se ha planteado una ruta de este tipo para bicicletas con ayuntamientos colindantes, con Caldas de Reis y Catoira, aprovechando una ruta de cercanías que ha quedado en desuso. Son tres alcaldes de tres ayuntamientos —vamos a meter un matiz ciertamente político— del Partido Socialista que se van a hacer la foto porque queda muy bien, ya que a todo el mundo le gusta este tipo de sendas y todo el mundo quiere que en su comarca, en su zona se pueda disfrutar de ellas. Por tanto, se hacen la foto, todo es muy bonito; cuando gobernaba el Partido Popular en Madrid, exigían todo el mantenimiento y su construcción al Ministerio de Fomento. Pero ahora ninguno de estos tres alcaldes quiere ya la foto; como ahora gobierna el Partido Socialista, ya no saben si pueden pedir al Ministerio de Fomento que se haga cargo de estos gastos tanto de construcción como de mantenimiento y ninguno de los tres quiere volver a pedir una foto solicitando este tipo de infraestructura. Esta es una realidad, y, como no queremos ir en contra de este tipo de medidas, porque el Partido Popular creo que ha dado muestras de que efectivamente intenta poner en valor estas infraestructuras, no solo en referencia al carril bici, sino también para viviendas y otro tipo de alternativas, creo que por ahí deberíamos empezar. ¿Se ha preguntado a los ayuntamientos? ¿Se ha preguntado a la Federación Gallega de Municipios y Provincias qué opina al respecto? ¿Se sabe claramente cuáles van a ser las competencias de cada una? Dice que la red EuroVelo debe estar operativa todo el año, ofrecer servicios cada treinta kilómetros, transporte público que acepte bicicletas cada ciento cincuenta kilómetros. Efectivamente, no todas las rutas cumplen estos requisitos. Por tanto, ¿qué estamos pidiendo? ¿Es demagogia, realismo, sostenibilidad? Creo que deberíamos empezar de abajo arriba, en vez de a la inversa. Estamos pidiendo a Fomento que desafecte cosas que los ayuntamientos no van a querer. ¿O sabemos que las van a querer? ¿Y las van a mantener? Mantenimiento todo el año.

Por tanto, dentro del aspecto muy positivo que contempla la iniciativa, tenemos que plantear una serie de dudas, creo que sustanciales e importantes, porque después pasa lo que pasa, que estas mismas asociaciones son las que van a querer utilizarlas en unas condiciones óptimas. ¿Y a quién van a ir a pedir las? Al ayuntamiento más cercano por donde pasa esa infraestructura. Y ese ayuntamiento le puede decir que no la ha querido, que le han obligado a adherirse a esa iniciativa cuando no está en condiciones de poder afrontar su mantenimiento. Por eso, creo que podríamos plantear empezar por ese tipo de solicitudes de informes a los diferentes ayuntamientos o a la federación que representa a todos los ayuntamientos de la Comunidad Autónoma de Galicia, para que también veamos qué apoyos hay, porque no solo se puede legislar a golpe de solicitudes de asociaciones, aunque es bueno escucharlas, recoger sus propuestas y, en la medida en que es posible, llevarlas a cabo. Pero —insisto— estamos en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y esta iniciativa está hablando de una sostenibilidad en el tiempo que tiene que asumir alguien. Como no estamos seguros de que los ayuntamientos lo vayan a asumir, como tampoco la Xunta de Galicia, y respecto al Gobierno central aún no sabemos qué perspectiva y qué futuro va a seguir, no vamos a ir en contra de esta iniciativa, pero anunciamos ya nuestra abstención en la votación, porque hay una serie de dudas que creo que he dejado patentes.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Señora Fernández, por cuanto que se ha presentado una enmienda, quiero saber, por previsión, si se va a aceptar o si se está transaccionando.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Estamos transaccionando, señor presidente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 9

### — RELATIVA A LA EXENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR D1 PARA LAS FAMILIAS NUMEROSAS CON 7 O MÁS HIJOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003853).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a aquella que figuraba como tercera, que corresponde al Grupo Popular, relativa a la exención del permiso de conducir D1 para las familias numerosas con siete hijos o más. Para su defensa, tiene la palabra don Óscar Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

El Partido Popular siempre ha considerado que las familias, y más concretamente las que más hijos tienen, merecen un especial reconocimiento social, jurídico y económico al contribuir de forma evidente a la cohesión social, al relevo generacional y al futuro de nuestro sistema de bienestar social. El compromiso de nuestro grupo con la familia es innegable. Así, fuimos el primer partido que introdujo los impuestos negativos para las familias numerosas. En 2003 aprobamos la Ley de Protección a las Familias Numerosas, dando respuesta a importantes demandas de las organizaciones sociales. Desde el Gobierno y bajo la premisa de más hijos igual a más pensión, el Partido Popular aprobamos que las madres de familias numerosas vieran incrementadas su pensión hasta en un 15%, en función del número de hijos. También establecimos la posibilidad de mantener el Título de familia numerosa hasta que el menor cumpliera veintiún años o veintiséis en caso de que estuviese estudiando. En la última reforma del IRPF contenida en los Presupuestos Generales del Estado de 2018, los últimos aprobados por el Partido Popular y con el voto en contra del Partido Socialista, se crearon tres nuevos cheques familiares, uno específico en favor de las familias numerosas. Y en este recordatorio de nuestro firme compromiso con las familias no quiero olvidar que el bono social para la electricidad incluye a las familias numerosas, sin límite de renta.

Hoy presentamos en la Comisión de Seguridad Vial una iniciativa en el ámbito de la movilidad que una vez más manifiesta el compromiso del Grupo Parlamentario Popular con las familias numerosas y su calidad de vida. Hoy volvemos a prestar una especial atención a las familias numerosas. Con esta PNL pretendemos que se establezca una exención en el permiso de conducir D1 para que los vehículos superiores a nueve plazas puedan ser conducidos por el padre o la madre de las 1956 familias numerosas con siete o más hijos existentes en España, según el informe *Movimiento natural de la población*, del Instituto Nacional de Estadística, para que puedan conducir esos vehículos sin todas las obligaciones legales que requiere en la actualidad este permiso de conducir de clase comercial.

Señorías, actualmente los miembros de las familias constituidas con más de siete hijos se enfrentan al problema de no poder viajar juntos en un mismo vehículo de nueve plazas, salvo que puedan obtener el permiso D1 para conducir vehículos que no excedan diecisiete plazas, incluido el conductor, con todas las cargas económicas, legales, técnicas y temporales que acarrea dicha medida para las familias numerosas. El permiso D1 suele ser requerido por personas interesadas en dedicarse al mundo del transporte de personas. De hecho, es el que da facultad al titular para conducir autobuses de reducido tamaño. Aquellos que desean ser titulares de un permiso D1 deben someterse a tres exámenes, divididos en dos fases: en la primera de ellas, el teórico, y en la segunda tendrán que presentarse al examen práctico, que consta de dos ejercicios. Estar en posesión de este permiso D1 exige la obligación de utilizar un tacógrafo, cumplir con determinadas horas de descanso en el viaje, no superar ciertos límites de velocidad establecidos, así como la obligación de obtener dicho permiso, con el coste económico y temporal que supone dicha medida.

Señorías, con nuestra propuesta volvemos a poner el foco en las familias, uno de los pilares del bienestar, resolviendo una cuestión que perjudica económica y familiarmente a cerca de 2000 familias numerosas que tienen que disgregarse a la hora de realizar un desplazamiento familiar. Por eso, instamos al Gobierno a que establezca una exención, que estudie y valore la posibilidad de establecer una exención en el permiso de conducir D1 para que las familias numerosas con mayor número de hijos puedan conducir esa clase de vehículos sin todos los requerimientos legales establecidos, siempre que el uso del transporte se destine a uso familiar evidentemente. El Partido Popular lo tiene claro: queremos una exención por la que desaparezcan las cargas, las obligaciones para las familias numerosas. Por eso, aunque esperaremos a escuchar el discurso del Grupo Ciudadanos, rechazamos hacerlo más sencillo o menos complicado. Nosotros defendemos la exención, no la simplificación que pide la enmienda del Grupo Ciudadanos, fundado, muy a pesar del señor Clemente, por el señor Arcadi Espada, entre otros.

Señorías, si la seguridad vial está en la cúspide de las prioridades del Partido Popular, son las familias españolas las que también siempre han sido prioritarias para el Partido Popular, y queremos que España

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 10

se convierta en la referencia europea de apoyo a las familias en todos los ámbitos, también en el de la movilidad, algo que únicamente será posible a partir del 28 de abril con un Gobierno fuerte liderado por aquellos que apoyen a las familias sin ningún género de duda.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Comprendo que estamos en un periodo preelectoral a todos los efectos y me parece muy sensato que los distintos grupos representados en la Comisión entren ya en campaña, pero vamos a ajustarnos al contenido de esta Comisión, que es seguridad vial y movilidad sostenible. Por seriedad, me gustaría que nos ajustáramos al contenido de las iniciativas y no demos lugar a que en la última sesión de esta Comisión vaya a haber más incidentes de la cuenta.

A continuación, tiene la palabra la señora Julià para defender la enmienda de Ciudadanos.

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

Señor Gamazo, creo que debería demostrar un poquito más de competencia en ciertos asuntos, y no entrar en precampaña electoral en contra de Ciudadanos sin tener la información.

Aparte de eso, le diré que consideramos justa nuestra enmienda y que es para mejorar la iniciativa que nos presentan. Si no la quieren aceptar es porque realmente esta PNL es un brindis al sol para conseguir los votos de esas 2000 familias, sin darlas una seguridad que también se merecen. El carné D1 autoriza para conducir automóviles diseñados y contruidos para el transporte de no más de dieciséis pasajeros; sí, sería un minibus, como usted ha explicado. Usted está apoyando a las familias numerosas con más de siete hijos, a las cuales respeto muchísimo, pero para nosotros familia también pueden ser nuestros padres, los abuelos, todas las personas dependientes que tengamos en nuestra familia. Por tanto, habría que abrir un poquito más el abanico, no solo para las personas que tienen más hijos, porque familia también son todos los dependientes que tengamos en nuestra casa, y, por ejemplo, yo tengo bastantes.

Es cierto que resulta un impedimento para viajar, pero con su iniciativa lo que nos está diciendo es que nos saltamos completamente la legalidad, que no les pidamos un mínimo que pueda aseverar su seguridad. Por eso, consideramos que presentarse a un examen teórico y a dos prácticos no está de más, por la seguridad de esas familias y la seguridad de las otras personas que van en carretera. Otra cosa son las exenciones para conseguir ese permiso o las facilidades que se puedan dar a estas familias porque no se van a dedicar a actividades profesionales sino particulares, y a ese fin se dirige nuestra enmienda, para simplificar y facilitar la obtención de este permiso a estas familias, que lo emplearan para un transporte privado, no público. Pero, aun así, le digo que la seguridad de esos niños, de esos dependientes, de esas familias y del resto de conductores en las vías debe ser la prioridad de esta Comisión de Seguridad Vial.

Por lo tanto, desde Ciudadanos no podemos entender que el Partido Popular, que en el pasado mes de octubre se sumó a la propuesta que el Grupo Socialista nos planteó aquí relativa a que la formación en las autoescuelas sea un sistema obligatorio en el que se exija a aquellas personas que quieran superar los exámenes para obtener el carné de conducir un número mínimo de clases presenciales tanto prácticas como teóricas, ahora nos proponga una exención en cualquier tipo de permiso de conducir en este caso. Creemos que deberían aceptar nuestra enmienda, y estamos dispuestos a modificarla si quieren añadir algo. Entendemos que están saliéndose un poco del tiesto diciendo que no hace falta que estas personas hagan unos cursos prácticos y teóricos necesarios para poder conducir un minibus, que, solo por sus medidas, debería requerir una práctica y una seguridad. En definitiva, si no acepta nuestra enmienda y no quiere revisar lo propuesto, nos abstendremos. No estamos en contra de las familias, queremos que se mejore la seguridad de nuestras familias y la de todos los conductores. Creo que simplemente están intentando conseguir un voto de esas 2000 familias con un brindis al sol. Deberían pensárselo y considerar seriamente la seguridad de esos conductores y, desde luego, la del resto de los que vamos en la vía.

Muchas gracias.

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

A continuación, por ausencia de los demás grupos, 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.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 11

Evidentemente, de los grupos presentes en esta Comisión, no sé quién puede estar en contra de la apuesta por las familias. Todo el mundo está a favor de garantizar y facilitar el ámbito familiar. Por eso, hacerse abanderado de la defensa de las familias numerosas está muy bien, aunque creo que todos los somos. En cualquier caso, familias hay de muchos tipos, y la legislación tendrá que irse adaptando a las diversas formas de familia que ya están apareciendo junto a las más tradicionales, como aquellas que tienen un número de hijos superior a siete.

En principio, nos parece que esta iniciativa es interesante, por lo que no voy a entrar en el debate que están manteniendo Ciudadanos y el Grupo Popular, puesto que nos interesa su redacción en la medida en que plantea que se estudie la posibilidad de la exención, que se estudien medidas y se considere cómo poder impulsar esa exención, y no tanto que apostemos directamente por la simplificación. ¿Por qué digo esto? Porque, aunque entiendo el problema y, como padre de dos hijos, la limitación económica de tener más —si no, posiblemente los habría tenido—, considero que hay que dar ventaja a aquellas personas que tienen muchos hijos, aunque también debemos entender que las normas de seguridad que atañen a los vehículos del tipo microbús están hechas siguiendo unos criterios, de modo que el tacómetro y las horas que se pueden conducir se aplican en términos de seguridad, y es lo que la Dirección General de Tráfico debería revisar, y evaluar si ha lugar a exención o no. No obstante, más que la exención del permiso del D1, creo que la DGT tendría que crear una categoría específica para familias de este tipo, con una serie de condiciones, y hablamos del núcleo familiar central, no del transporte de otro tipo de familiares. En cualquier caso, nos parece interesante que se estudie y que se solucione el problema. Nos da igual que sean 2000 familias, 10000 o 100000, el caso es que son ciudadanos y ciudadanas de este país que tienen una serie de problemas frente a los que la obligación de este Congreso es facilitarles la vida. Por ello, nosotros votaremos a favor de esta iniciativa, si bien quedan en el *Diario de Sesiones* las alegaciones y consideraciones que entiendo que deberían ser tenidas en cuenta en futuro, cuando la DGT estudie esta PNL.

Muchas gracias.

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

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

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

Antes de entrar a valorar en términos concretos la PNL, quiero dar las gracias al conjunto de los miembros de la Comisión, a la Mesa por supuesto, a la asistencia letrada; ya que estamos finiquitando esta legislatura, creo que es de buen gusto obviar los momentos en que ha podido haber un mayor posicionamiento político o más electoralismo y destacar el grado de consenso y de espíritu entiendo que bastante constructivo que tiene esta Comisión, que además, independientemente de los matices políticos —como digo—, persigue un objetivo común a todos nosotros, la movilidad sostenible que señalaba anteriormente el portavoz del Partido Popular y, por supuesto, el objetivo de víctimas cero en cuanto a siniestralidad vial. En ese sentido, todos compartimos el objetivo y estoy seguro de que en la próxima legislatura la Comisión seguirá por esos cauces.

Entrando en el tema que nos ocupa, compartimos el espíritu de la PNL, al margen del debate sobre familias de una dimensión u otra, por el propio sentido de reivindicar una situación de igualdad entre todos los ciudadanos y facilitar a estas familias el acceso a este permiso de conducir, que, como dice la proposición, implica mayores costes económicos, administrativos, etcétera. No obstante, para el Grupo Socialista hay un matiz importante, y es que se traspasan nuestras competencias para la solución en el ámbito nacional, puesto que necesariamente responde a una solución desde el espacio europeo. La Directiva 2006/126 del Parlamento Europeo establece las condiciones y exigencias referidas a permisos de conducción y los requisitos de los ciudadanos y vehículos en ese intento de armonizar la legislación europea, que después de muchos vaivenes parece que va en el camino de la solución en el marco común europeo. En concreto, en esta directiva se contempla el permiso de categoría B y las situaciones a que se refiere, y, respecto al permiso D1, nos marca una serie de exenciones; es el artículo 6.4.a), donde se marca una exención a los conductores de veintitún años que al menos lleven dos años en posesión del permiso de conducción de categoría B siempre que el vehículo sea utilizado para fines sociales por organizaciones no comerciales y que el conductor preste sus servicios con carácter voluntario. Lógicamente, en esa redacción no está comprendida la solicitud que se hace sobre las familias que ahora nos ocupan. Se elevó ya una consulta a la Comisión Europea por parte del Gobierno sobre la posibilidad de incluir entre esas exenciones lo aquí expuesto. Desgraciadamente la respuesta de la Comisión ha sido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 12

negativa. Eso sí, indica que lo que corresponde para autorizar la exención es la propia modificación de la directiva a la que me refiero sobre permisos de conducción. De esta manera lo que está haciendo el Gobierno del país, en colaboración con la Asociación Española de Familias Numerosas, es preparar un informe y elevarlo a la Comisión pidiendo la modificación de esa directiva que englobara, digamos, estos nuevos supuestos.

El Grupo Socialista desea que el resultado de esta iniciativa sea más positivo que el que tuvimos hace unos meses. En cualquier caso, como he dicho al principio, compartimos desde el Gobierno y desde el Grupo Socialista esta iniciativa y votaremos a favor de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Galeano. Señor Gamazo, ¿acepta o rechaza la enmienda?

El señor **GAMAZO MICÓ**: Tras escuchar la intervención no será aceptada.

El señor **PRESIDENTE**: No será aceptada y, por tanto, se votará en sus términos.

### — SOBRE REGULACIÓN DE DISTINTOS ELEMENTOS DE MOVILIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/004070).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley que figura con el número 5 en el orden del día, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular, y que pretende la regulación de distintos elementos de movilidad. Para su defensa tiene la palabra la señora Esteller.

La señora **ESTELLER RUEDAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, todos nosotros hemos vivido el cambio en la movilidad de los municipios y ciudades de España. Las nuevas formas de movilidad han superado la tradicional división entre peatón y vehículo a motor, y sobre el peatón y el vehículo a motor se establecieron todas las normas de tráfico y seguridad vial. Cada vez más personas utilizan vehículos de movilidad personal para desplazarse y se está poniendo en alerta la seguridad vial de las ciudades que han de hacer frente a esta nueva manera de desplazarse. La utilización de estos vehículos tiene un gran impacto y plantea retos de convivencia y de seguridad.

El Grupo Popular respeta y defiende la libertad de todo el mundo a utilizar para sus desplazamientos el medio de transporte que quiera y desee, y desde las administraciones se ha de facilitar que puedan utilizar este medio de transporte en las ciudades y en los municipios, pero también requiere de una ordenación para que todo el mundo lo haga en las mejores condiciones de seguridad: el peatón, los vehículos de movilidad personal, los vehículos a motor, el medio de transporte público, etcétera, porque han de conciliarse las necesidades y los intereses de todo el mundo. Estos vehículos son de varias naturalezas: están los patinetes, las ruedas eléctricas y las plataformas eléctricas, que son los más comunes, por ejemplo, en Barcelona, que es de donde yo procedo. La mayoría circulan sin ningún control, sin reglas, sin ningún tipo de criterio a la hora de utilizar la vía pública y lo hacen por las aceras o por la calzada. En Barcelona tenemos normativa al respecto pero es igual, como no hay control, el que utiliza un vehículo de movilidad personal lo hace por donde considera conveniente. Hubo una instrucción por parte del Estado, la 16/V-124, que estableció diversas categorías de movilidad personal, así como una serie de clasificaciones, pero bajo el criterio de que los ayuntamientos podían regular los desplazamientos por sus municipios siempre que no hubiera una norma específica. Esta normativa señalaba las condiciones en las que debían circular e indicaba que como no eran vehículos a motor no era necesario que tuvieran licencia, tampoco un seguro ni una serie de requisitos que se exigen para los vehículos a motor, pero dejó muy claro que siempre era en ausencia de una normativa específica que pudiera cambiar esta naturaleza y también las condiciones de cómo deberían circular.

Según esta capacidad de acción de los ayuntamientos, el Ayuntamiento de Barcelona y el Ayuntamiento de Madrid han regulado como deben desplazarse los patinetes, las ruedas eléctricas, las plataformas eléctricas y señala que será en los carriles bici, en las calles de plataforma única, en los parques públicos, en las calles limitadas a 30 kilómetros y establece una serie de velocidades. Pero todo esto no es suficiente. Igual que el conductor de un vehículo cuando se desplaza por España sabe en qué condiciones ha de circular, las personas que utilizan vehículos de movilidad personal tienen que saber en qué condiciones han de circular, al margen del municipio en el que se encuentren, porque pueden alquilar o llevarse el vehículo de movilidad personal a cualquier otro municipio y tienen que hacerlo en las mismas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 13

condiciones. Esto lo están reclamando las personas expertas en seguridad vial y también muchos ayuntamientos que están pidiendo una normativa para garantizar esta movilidad y para saber en qué marco tienen que regular o qué acciones tienen que desarrollar.

En el Grupo Popular sabemos perfectamente que esto no es suficiente y por eso pedimos a través de esta propuesta que haya una normativa de ámbito nacional que establezca un marco regulatorio; que haya una regulación propia de la naturaleza de los vehículos de movilidad personal y que se defina quién debe o puede utilizarlos; si tiene que haber alguna edad en función de unas circunstancias; por dónde pueden circular; la velocidad que puedan tener; bajo qué condiciones; si es necesaria una licencia, un seguro de responsabilidad, porque es una demanda de la sociedad civil que haya un seguro, ya que al final tienen que hacer frente a la responsabilidad civil; si tienen que estar identificados; si han de llevar luz, casco. También tienen que regularse los controles a los que se somete a estos usuarios, por ejemplo, distracciones con el móvil, ¿pueden ir con el móvil? Debemos recordar que una persona murió en Esplugas de Llobregat atropellada por un patinete, y resultó que era un menor de edad que iba con el móvil en la mano. Por tanto, ¿pueden utilizar móvil? ¿A qué controles de alcoholemia, de drogas han de estar sometidos? En las ciudades, ¿qué indicadores hay que tener para este tipo de vehículos?

He apuntado solo algunas cuestiones necesarias para este marco regulatorio en toda España, para que luego los ayuntamientos puedan completarlo con algunas normas específicas en función de la ciudad, del municipio. Consideramos que es necesario establecer estas normas claras para que todo el mundo que conduzca o que tenga un vehículo de movilidad personal sepa en qué condiciones ha de circular y bajo qué parámetros para garantizar la seguridad de todos, del peatón, naturalmente, del usuario del vehículo de movilidad personal, y de esta forma no crear riesgos ni inseguridades en la circulación de las ciudades y los municipios. Con este marco normativo ganaríamos todos.

Gracias.

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

No hay enmiendas a esta iniciativa. Por tanto, pasamos al turno de fijación de posición. Por el Grupo de Ciudadanos tiene la palabra el señor Clemente.

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

Permítame unas palabras por alusiones. El señor Gamazo ha dicho que por más que se empeñe el señor Clemente. Señor Gamazo, creo que usted ha cometido un gazapo, precisamente en la sala donde estamos<sup>1</sup>. Le invito a que demuestre lo que ha dicho del señor Arcadi, que ha sido fundador de mi partido. Le invito a que lo veamos en cualquier otro foro.

El señor **PRESIDENTE**: No acepto ni invitación a ver nada ni tampoco acepto que se continúe con este debate.

He llamado al orden a compañeros míos de grupo, he hecho una segunda referencia y esta es la tercera. Le ruego que se ajuste a la cuestión. Cualquier asunto lo resuelven después fuera, con medios de comunicación.

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

El Partido Popular, ese que fundó el señor que da nombre a esta sala, reconocido servidor del franquismo y ministro de una [dictadura criminal]<sup>2</sup>, como partido conservador siempre llega tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Clemente, le he dicho hace un momento que se ajustara a la cuestión.

Salvo que me corrija el letrado, haciendo uso de las facultades que tiene la Presidencia, retiro vincular al señor Fraga Iribarne, que es el presidente fundador de mi partido, con una [dictadura criminal]<sup>3</sup>. Retiro esas palabras del *Diario de Sesiones*.

Continúe ajustándose a la materia. Por favor, que esas palabras no consten en el *Diario de Sesiones*.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: En cuanto se hizo patente la nueva realidad de los vehículos de movilidad personal, Ciudadanos presentó el 6 de septiembre una proposición no de ley sobre vehículos de movilidad personal, que fue aprobada el 18 de ese mismo mes, en la que se instaba al Gobierno a estudiar en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible,

<sup>1</sup> Nota del *Diario de Sesiones*: La sesión se está celebrando en la sala Fraga Iribarne.

<sup>2</sup> Palabras retiradas por la Presidencia de conformidad con el artículo 104.3 del Reglamento de la Cámara.

<sup>3</sup> Palabras retiradas por la Presidencia de conformidad con el artículo 104.3 del Reglamento de la Cámara.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 14

planes de actuación conjunta en vía urbana para los vehículos de movilidad personal, especialmente los de tipo A, llamados monociclo eléctrico, *hoverboard* o patinete eléctrico, y del tipo B, Segway, en función de la catalogación técnica y jurídica de la normativa aplicable, de la que hablamos en su día, la instrucción 16/V-124.

Por todo ello, aunque llegue tarde, no sabemos si es que la tenían en cartera, nuestro grupo votará a favor.

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

Para fijar posición, como no está don Jorge, tiene la palabra su señoría.

La señora **FARRÉ FIDALGO**: Le tomo el relevo a Jorge.

En primer lugar, quiero decir que votaremos a favor de la iniciativa, porque nos parece bien y necesario que haya una regulación a nivel estatal de los nuevos vehículos de movilidad. Sin embargo, brevemente, me gustaría hacer algunos matices o aportaciones.

Compartimos que el desarrollo tecnológico ha hecho que se amplíen y proliferen los vehículos de movilidad personal, especialmente el patinete, aunque no solo el patinete, y siempre es necesario incrementar la seguridad, más aún cuando hay cambios. Sin embargo, algunos de los matices que haría es que a veces se tiende a atribuir la responsabilidad al usuario, al peatón y nos olvidamos de que la planificación urbanística y la legislación tienen que servir no solo para sancionar cuando se haga algo mal sino también para facilitar la movilidad de manera que sea segura. Teníamos aquí un compromiso para aprobar una ley de movilidad en la que nosotras apostábamos por que la movilidad siempre se priorice en función de la vulnerabilidad, y esto quiere decir priorizar primero al peatón, luego a los vehículos tipo bicicletas o VMP y después al coche. Un ejemplo simple. Si en una calle queremos hacer un carril bici no podemos ponerlo en la acera, puesto que quitamos espacio a los peatones, sino que hay que hacerlo en la calzada.

Creemos que también es importante tener en cuenta —y con esto acabaré— que necesitamos una regulación estatal, es cierto, pero no podemos hacerla sin fijarnos en lo que están haciendo las ciudades, puesto que por mucho que nosotros queramos hacer una ley que sirva para todo el mundo y que las ciudades la adapten, la realidad muestra que la administración más cercana y la que resuelve los problemas inminentes es el ayuntamiento. Por tanto, lo lógico y de sentido común, es ver qué están haciendo las ciudades. Al principio comentabais que no había regulación, pero, por ejemplo, el Ayuntamiento de Barcelona ha sido pionero, se aprobó la regulación en mayo y en julio ya estaba en vigor. Con esto quiero decir que muchas veces cuando los problemas de movilidad llegan aquí en las ciudades ya se han resuelto. Es muy importante tener en cuenta la planificación que se hace desde la cercanía del municipalismo. Todo este trabajo que se está haciendo en las ciudades, Madrid, Barcelona, etcétera, especialmente en Barcelona, se ha hecho a pesar de los problemas que genera la uberización de la economía, con estas empresas que surgen y te plantan patinetes en la calle que cuesta muchísimo más regular.

Estamos de acuerdo con la iniciativa, pero siempre poniendo por delante la sostenibilidad y la coordinación con las ciudades, porque es absolutamente necesaria. No tendría sentido una regulación que no tuviera en cuenta la diversidad, la variedad y las necesidades de cada ciudad o municipio.

Gracias.

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

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

El señor **QUINTANA MARTÍNEZ**: Gracias, presidente.

Señorías, el pasado mes de septiembre ya se debatió una PNL parecida a esta a propuesta del Grupo Ciudadanos. Entonces, mi grupo parlamentario valoró positivamente el estudio del vehículo de movilidad personal en el ámbito de los nuevos modelos de movilidad y su encaje en el ámbito urbano. El Gobierno nos trasladó que desde la Subdirección General de Movilidad y Tecnología se crearía un grupo de trabajo para estudiar, dentro del ámbito de sus competencias, como así establece la instrucción 16/V-124, la catalogación técnica, certificación, registro y circulación en vía urbana de los vehículos como tal. La Dirección General de Tráfico, siendo plenamente consciente de las nuevas formas de movilidad que ganan presencia cada año en nuestras ciudades, está trabajando en la regulación de los vehículos de movilidad personal con el fin de incrementar la seguridad de sus usuarios y de los peatones que caminan por las aceras.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 15

La regulación, por tanto, posee una doble dimensión; por un lado, definirá los vehículos de movilidad personal como vehículo propiamente dicho, de modo que resultarán de aplicación determinados preceptos del Real Decreto-ley 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento general de circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y en concreto la prohibición de circular con una tasa de alcohol en sangre superior a lo establecido, haber consumido drogas, de circular por las aceras y de utilizar dispositivos de telefonía móvil, cascos o auriculares.

Por otro lado, se limitará la velocidad de estos vehículos a 25 kilómetros/hora, a la vez que se exigirá el cumplimiento de una serie de características técnicas para garantizar la calidad de los vehículos y la seguridad de quienes los conducen, entre ellos la definición de un mismo tamaño de ruedas y el establecimiento de una potencia nominal continua. Con estas medidas se influirá significativamente en la seguridad de quien adquiere o conduce un vehículo de movilidad personal, a la par que se consigue eliminar el riesgo que suponga la convivencia con los peatones en los espacios públicos para ellos reservados.

Por tanto, nuestro sentido del voto será también positivo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**. Muchas gracias, señor Quintana.

Al no haber enmiendas, se votará en sus términos.

### — **SOBRE CREACIÓN DEL CICLO FORMATIVO DE GRADO SUPERIOR «DOCENCIA EN MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/004087).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley sobre creación del ciclo formativo de grado superior Docencia en movilidad y seguridad vial, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Bellido.

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

Esta es una proposición no de ley muy sencilla, que esperamos que concite el acuerdo de los grupos parlamentarios, porque lo que se pide básicamente es que los profesionales de la formación vial lo puedan ser a través de un ciclo formativo de la educación reglada, de un grado superior denominado Docencia en movilidad y seguridad vial, que se puede llamar de cualquier otra manera.

¿Por qué traemos esta proposición no de ley? En primer lugar porque está como compromiso de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Esto se aprobó a finales de 2010 y estamos a punto de llegar a 2020 sin que se haya cumplido este compromiso en nuestro país. Lo pide el sector. Entre los años 2010 y 2011 estuvo muy cerca de materializarse. Se han perdido unos años preciosos pero nosotros no nos vamos a dedicar a buscar culpables sino a buscar soluciones. Creemos que los que obtengan esta titulación, que ya dependería del Ministerio de Educación y no del Ministerio del Interior, además de ser profesores de las autoescuelas, de los centros de formación vial, pueden hacer formación escolar, por ejemplo, formación de formadores a profesores y profesoras, a maestros y maestras, y también pueden participar de planes de movilidad que hagan las empresas, que hagan las ciudades. Por tanto, nos parece que es de sentido común, va a dignificar el buen trabajo que hacen los profesionales de la formación vial y va a pasar a pertenecer al Ministerio de Educación, a la educación reglada, como, por otra parte, creo que es de sentido común.

Como entiendo que será mi última intervención en la Comisión, quería dar las gracias al presidente, al letrado, a la Mesa, a los portavoces y diputados y diputadas del resto de grupos, además de los míos, y a sus asesores. La verdad es que para mí ha sido un privilegio poder formar parte de esta Comisión, de la que no conocía su existencia antes de ser diputado. Por tanto, me cabe una reflexión. Decía Machado que lo que se ignora se desprecia. Nuestra labor tiene que ser que no se ignore el trabajo de esta Comisión ni en la sociedad ni en el Parlamento. Un asunto que cuesta mil trescientas vidas todos los años en nuestro país y muchas tragedias y desgracias merece la máxima atención. Creo que hemos contribuido entre todos los grupos, con un amplísimo consenso en la mayoría de asuntos, a que de alguna manera esta cuestión sea más visible para el conjunto del Parlamento y de la sociedad. **(Aplausos)**.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 16

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

Yo tampoco le conocía a usted, pero nunca le hubiera despreciado aunque no le conociera. En nombre de la Mesa y de los compañeros miembros de la Comisión le agradezco sus palabras. Por otra parte, quiero decirle que tras haberle tratado no me sorprende mucho. Muchas gracias.

Para fijar posición respecto a esta proposición no de ley que ha presentado el señor Bellido, tiene la palabra por el Grupo Ciudadanos la señora Julià.

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

En la proposición que nos ha presentado el Grupo Socialista el Congreso de los Diputados insta a considerar la necesidad de crear el ciclo formativo de grado superior. En Ciudadanos pensamos que establecer una barrera de entrada tan concreta como la creación de un título exclusivo de docencia en movilidad y seguridad vial en estos momentos parece excesivo, aunque compartimos muchos de los puntos que engloba esta PNL. Podría plantearse, por ejemplo, crear una titulación en plan más general de movilidad y seguridad vial para que también pudieran incluirse no solo la docencia sino otro tipo de aspectos que hemos tratado en esta Comisión en algún momento. Actualmente, pese a que existen másteres, por ejemplo, en tráfico, movilidad y seguridad vial, no hay ninguna titulación de formación profesional de grado superior en movilidad y seguridad vial. Sin embargo, creemos que toda la entidad pública o privada que cuente con conductores, profesionales o no, y vehículos en cuestión de flotas, o con una combinación de ambos elementos, debe estar interesada o podría estar interesada en formar sobre todo a sus técnicos en prevención, en calidad de seguridad, en seguridad y movilidad.

Nuestro voto va a ser favorable. Esperemos que no solo el título englobe la docencia, sino que pueda incluir algunas características de las PNL que hemos ido aprobando durante estos tres años y que podrían ser interesantes, como incluir la seguridad vial y movilidad desde primaria para que todos los niños puedan acceder a esa parte teórica sin necesidad de hacer un grado medio o de tener que ir a una autoescuela.

Muchísimas gracias.

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

A continuación tiene la palabra la señora Farré para fijar posición por el Grupo Podemos.

La señora **FARRÉ FIDALGO**: Gracias.

También votaremos a favor de esta iniciativa. Creemos que la propuesta de incorporar la formación vial a la formación reglada como ciclo formativo de grado superior es positiva —siempre es positivo dotar de mayor y de mejor formación al colectivo—; en esto estamos de acuerdo y no hay más. También creemos que es necesario, y por tanto nos parece bien, mejorar y ampliar la formación profesional, aunque esto igual sería más para la Comisión de Educación, pero están vinculadas y al final esto sería un poco transversal. Me gustaría añadir que en cuanto a la formación profesional en general lo que hay que hacer es no buscar en cada momento soluciones o parches a lo que el mercado, las empresas parezca que puedan necesitar, sino que debe haber una planificación que responda a unos objetivos. En función de esto, nosotras ponemos el énfasis en la seguridad vital, en la vida; por tanto, todo aquello que en formación profesional y en otras áreas vaya encaminado a garantizarla, sea educación, sanidad o seguridad vial, nos parece bien. Lo mismo opinamos para transitar hacia una economía verde, hacia una sociedad que aspire a ser sostenible. Esto también nos parece positivo. Visto de esta manera, nos parece perfecto, puesto que daría mayor capacitación no solo para preparar a quienes pretenden sacarse el carnet de conducir, sino que podría tener un rango más amplio de acción, ya que aquí hemos constatado todas siempre que nos parece importantísimo el papel de la educación en la seguridad vial.

Me gustaría añadir algunas cosas. Cuando hablamos de movilidad segura —esto lo hemos dicho muchas veces, y de hecho celebro algunas de las expresiones de la exposición de motivos, en las que hemos venido insistiendo muchísimas veces— entendemos que se refiere a movilidad sostenible y, por tanto, lo más colectiva posible. Hablar de planes de empresa —es algo que hemos ido sacando y cuesta mucho que se entienda que es muy necesario— o de planes urbanos es todo un reto y es muy interesante que haya gente formada específicamente en esto.

Otro elemento sería el de género, y es que muchas veces —creo que ya lo hemos comentado aquí— cuando se hacen planes de movilidad o cuando se analiza la movilidad, tendemos a fijarnos solo en trayectos de más diez minutos o en trayectos que se consideran no cortos, y estamos despreciando la mayor parte de los trayectos habituales que hacen las personas, que generalmente son a pie.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 17

Habitualmente estos trayectos más cortos recaen en las mujeres, porque todavía somos las que acabamos teniendo las tareas de cuidado de manera mayoritaria. Minimizar o ignorar ese tipo de trayectos a la hora de analizar la movilidad y, por tanto, de planificar la movilidad o el urbanismo, es invisibilizar el género. Creemos que esto es algo que no debería olvidarse nunca en esta formación.

La otra cuestión, que simplemente comento, que creo que será de consenso, es el tema laboral. Los accidentes *in itinere*, pero también los que son *in misión*, son importantes, y creo que es fundamental que las personas que reciban esta formación, que obtengan este título tengan un papel importante para ayudar a minimizar este tipo de accidentes.

Apoyaremos esta proposición no de ley. Agradecemos la presentación de esta PNL.  
Gracias.

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

A continuación, para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Moro.

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

Señalaba el portavoz del Grupo Socialista que esta es una iniciativa sencilla. Realmente lo es, pero no es la única vía para poder resolver las cuestiones que plantea. Es una vía en la que nunca va a tener en contra al Grupo Popular. ¿Por qué? Porque para nosotros la formación profesional es una etapa formativa, es un tipo de formación, es un ciclo, como lo queramos llamar, extraordinariamente importante. Hemos dado muestras de ello y mientras hemos gobernado en la última etapa hemos visto cómo en las cifras de la formación profesional en el grado superior —por poner las cifras de las que estamos hablando— nos vamos de 215000 estudiantes en el año 2007 a casi 343000 en el año 2017, en el curso 2017-2018. En el caso de la formación profesional dual, que no habría que descartarlo en esta materia, y también desde la perspectiva que algunos portavoces han señalado, no cerrándolo tanto, abriéndolo un poco más precisamente a estos otros yacimientos de empleos —si me permiten la expresión—, hemos crecido cinco veces en número de matrículas a lo largo de estos años. Estamos hablando de que desde el año 2012 al año 2018, alcanzábamos 24000 alumnos en formación profesional dual, con la problemática especial, pero con las ventajas extraordinarias que tiene.

No nos vamos a oponer a una iniciativa como esta, que ya estaba en la Estrategia 2011-2020, que el nuevo director general de Seguridad Vial planteó en esta Comisión, pero sí creemos que hay otras vías, que hay otras opciones. Coincido con la interviniente de Ciudadanos en que no podemos cerrarnos, pero no por nosotros, sino porque precisamente vivimos en un mundo en el que la flexibilidad es lo que permite llegar a aquellos aspectos que si se cierran extraordinariamente no van a afrontarse bien. Habría que darle esa vuelta que yo creo que tiene encaje en un tratamiento transversal en el ámbito educativo. Es una pena que se haya levantado el Partido Socialista del pacto educativo —levantemos ahora también la legislatura porque el Gobierno del Partido Socialista dice adiós a la legislatura—, porque creo que ya había mucho camino recorrido para haber podido llegar no solo a esta sino a otras iniciativas que mejorarían, sin duda, la formación de profesionales.

Si usted hace un recorrido por las universidades, verá que algunos de los títulos de experto o de postgrado que más han proliferado en los últimos años precisamente se encuentran en el ámbito de la seguridad vial, seguramente porque los universitarios han tenido muy en cuenta que hay un sector en el que no existía una suficiente especialización, que era imprescindible para una modificación de la Ley de Seguridad Vial que finalmente no se ha producido, que se ha quedado ahí y que es, repito, imprescindible. Nosotros creemos que eso era muy urgente.

Concluyo diciendo que no nos parece mal, pero no nos parece bien que sea la única vía; quizá no era la más urgente en estos momentos, pero nunca vamos a decir que no a una especialización en el ámbito de la formación profesional porque creemos que la formación profesional es imprescindible para seguir creciendo en este país.

Muchas gracias.

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

Entiendo que la iniciativa se votará en sus términos. **(Asentimiento)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 18

### — RELATIVA AL DISEÑO DE UN PLAN DE CHOQUE PARA LA RENOVACIÓN DEL PARQUE MÓVIL EN NUESTRO PAÍS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/004246).

El señor **PRESIDENTE**: Como vamos a pasar a debatir la séptima proposición no de ley, y teniendo en cuenta la hora y el tiempo que está ocupando cada debate, me gustaría que los grupos se aseguren la presencia de sus miembros con derecho a voto en la Comisión en torno a las seis y quince minutos, hora en la que creo que estaremos en condiciones de votar.

Por tanto, pasamos a debatir el 7.º punto del orden del día: proposición no de ley relativa al diseño de un plan de choque para la renovación del parque móvil en nuestro país. Para su defensa, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Mateu.

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

Buenas tardes, señorías. Déjenme que les refiera unos cuantos datos para apoyar la proposición no de ley que ha presentado mi grupo en la tarde de hoy. En términos generales, la edad media del parque móvil de España es superior a doce años: doce años y medio en vehículos comerciales ligeros y catorce años en vehículos industriales. Por nuestras carreteras transitan siete millones de vehículos con más de diez años y para el año 2020 podría haber cuatro millones de vehículos con más de veinte años, si no actuamos rápidamente sobre el parque móvil. Como ustedes comprenderán, un vehículo más antiguo dispone de menos elementos de seguridad y asistencia en la conducción.

Accidentalidad. En caso de accidente se duplica la posibilidad de morir en un coche de más de quince años, que en uno de menos de cuatro años. La Dirección General de Tráfico en el año 2017 situó ese porcentaje en los accidentes mortales ocasionados en vehículos con una antigüedad media de doce años. Fíjense en las cifras, en la veteranía de los coches que les estoy mencionando. **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, silencio. **(Pausa)**.

Continúe, señor Mateu.

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

Evidentemente, un vehículo más antiguo también contamina más. Entrando ya en el tema de la emisión de gases perjudiciales para la naturaleza, un vehículo actual emite un tercio de CO<sub>2</sub> y un 85% menos de NOx que uno de hace diez años. Hay que tener en cuenta que las nuevas tecnologías con las que se está trabajando también plantean la reducción total de las emisiones al máximo. Además, con respecto a los demonizados vehículos diésel por el Ministerio de Transición Ecológica, hemos de referir que la normativa que tiene que contemplar, en cuanto a emisión de gases, es la normativa europea Euro 6 y sus emisiones de NOx son similares a los de la gasolina y con menos emisiones de CO<sub>2</sub> todavía. Evidentemente, los datos que les acabo de plantear son demoledores y justifican plenamente la proposición no de ley que les estamos aquí planteando desde el Grupo Parlamentario Popular. Es grave también lo que les voy a decir a continuación. Hay muchos coches que circulan por las carreteras españolas y ciudades sin haber pasado la ITV y, por supuesto, sin haber sido avaladas sus condiciones, ni de emisiones, ni de seguridad. Los últimos datos referidos por la Dirección General de Tráfico nos lo fían a que hay más de 4,3 millones de turismos circulando sin esos requisitos.

Frente a esta debacle de panorama, ¿qué podemos hacer? Esta proposición no de ley trata de impulsar medidas de apoyo para eliminar de la circulación aquellos vehículos más antiguos. Esto, evidentemente, provocará un inmediato efecto positivo, tanto en la relación con la emisión de los gases contaminantes como en la disminución de la siniestralidad en nuestras carreteras. Una advertencia, señorías. Quien mantiene un vehículo de más de diez años y no es vehículo histórico, porque eso sí es una actividad voluntaria de coleccionista, lo hace por dificultades económicas para acceder a un vehículo más nuevo, dentro de las posibilidades que le ofrece el mercado. Por tanto, como elemento fundamental introducido en esta proposición no de ley, habría que ayudar y estimular a que estos titulares de vehículos antiguos pudieran acceder a un vehículo menos contaminante y más seguro. ¿Cómo? Mediante la correspondiente convocatoria continúa de ayudas a la compra o adquisición de vehículos, no centrándonos pura y exclusivamente en los vehículos de impulso eléctrico, como ha hecho el Gobierno de España aprobando el Plan Moves en el último Consejo de Ministros, destinado nada más a la actividad del vehículo eléctrico y luego a la movilidad de bicicletas eléctricas, etcétera.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 19

¿Qué producto debe sustituir al vehículo más viejo? Pues, evidentemente, puede ser un vehículo a estrenar o ampliar más todavía el campo a todos aquellos vehículos, reuniendo los requisitos antes dichos, que puedan proceder de *renting*, de compañías de alquiler, etcétera. El objetivo no puede ser otro que el de facilitar a los conductores de estos vehículos más antiguos proceder a la sustitución del vehículo obsoleto. Es claro, me refiero al señor Quintana, que hay un esfuerzo de los fabricantes destinado a un desarrollo tecnológico y a bajar las emisiones sustancialmente de los vehículos. Eso se consigue también en los vehículos diésel, en los vehículos de combustible fósil, sin que tengan que ser demonizados. Por eso, ahora mismo tenemos un inconveniente todavía con los vehículos eléctricos, ya que tienen un precio muy alto y no tienen autonomía suficiente para que sea el vehículo único y poder hacer los viajes planificados por actividades de turismo o profesionales; la carga todavía es lenta y, desde luego, hay una dificultad de abastecimiento. Está muy bien que el Gobierno de España se haya detenido en fomentar la utilización del vehículo eléctrico, pero ello no significa que haya que tirar para atrás todos los otros vehículos de combustión interna adaptados a las normas de circulación con baja emisión de gases de CO<sub>2</sub>. Por ello, tenemos que recurrir a todas las modalidades que existen en el mercado, a efectos de lograr el objetivo que pretende esta proposición no de ley, que es elaborar urgentemente un plan de renovación de vehículos para garantizar que haya menos accidentes y menos contaminación.

Por tanto, aquí el factor fundamental es la ayuda y tener en cuenta o considerar cuál es la renta de los accidentes, tal y como decimos en el *petitum* de la proposición no de ley, que el plan de renovación se realice con los siguientes criterios: antigüedad del vehículo que se pretende sustituir; bajas emisiones del nuevo vehículo, incluso si no es un vehículo completamente nuevo; y, cosa fundamental, que no se había considerado hasta el momento actual —y también hay que decirlo, ha sido gracias a una actividad muy intensa del presidente de esta Comisión, de don Teófilo de Luis—, considerar la renta de los sujetos beneficiarios del apoyo público. Señorías, todo esto no se lo ha inventado el Grupo Parlamentario Popular. Señor presidente, voy terminando para no agotar el tiempo que usted tan generosamente concede de más. Aquí hay muchos recortes de periódicos en los cuales se puede leer: altos directivos de compañías importantes como PSA Peugeot, Volkswagen Audi y otras marcas como Citroën están a favor de que el problema de la contaminación son los coches viejos, no los nuevos; el ciudadano medio no puede comprarse un coche eléctrico; el problema de la contaminación es la antigüedad del parque de coches; es necesario reducir la media de edad del parque automovilístico español; debería correr hacia una transición ordenada del coche eléctrico. Desde luego, señorías, creo que con buena lógica debemos apoyar esta proposición no de ley planteada por mi grupo porque es un paso adelante y supone adoptar medidas urgentes que no pueden esperar más a que esta Comisión de Seguridad Vial...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mateu, a pesar de la deferencia gratuita que ha hecho a mi persona, su tiempo se va terminando.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Pues termino ya, agradeciendo la colaboración que hemos tenido del Partido Socialista para tratar de llegar a una transaccional, que no ha podido ser.

Muchas gracias y disculpe, presidente. **(Aplausos)**.

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

Para la defensa de la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Quintana Martínez.

El señor **QUINTANA MARTÍNEZ**: Gracias, presidente.

Agradezco las palabras de su señoría, pero como ya se ha manifestado defendemos dos modelos diferentes, vemos el progreso de una manera diferente. Ustedes siguen anclados en el presente y muchas veces en el pasado, pero nosotros miramos más hacia el futuro.

El sector de la automoción y la fabricación de componentes es la clave en el mantenimiento de los niveles de actividad y empleo en la industria española. Además, es un sector que debe de afrontar en los próximos años profundas transformaciones, derivadas, por un lado, de la necesaria transición energética que se va a producir, y no podemos negar, y por otro lado, de la constante evolución tecnológica que impacta directamente, sobre todo en las dimensiones de las empresas del sector, en este proceso de transformación que dará lugar a nuevas formas de movilidad más sostenibles e inteligentes, con nuevos modelos de negocio y procesos productivos hasta ahora desconocidos. **(La señora vicepresidenta, Marcos Domínguez, ocupa la Presidencia)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 20

El Gobierno actual, a través del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, debe de acompañar de manera decidida y comprometida a las empresas y sus trabajadores. Para ello está en proceso de elaboración el acuerdo estratégico del sector de la automoción, emanado del reciente constituido Consejo Estratégico de la Automoción, donde las diferentes administraciones públicas y los agentes sociales de toda la cadena del sector se comprometen en el desarrollo de nuevos proyectos y en la adopción de medidas de apoyo para lograr esa transición de manera exitosa.

El sector del automóvil español emplea directa e indirectamente alrededor de dos millones de personas, representa el 18% de las exportaciones totales del país y su contribución al PIB se acerca al 10%. Además, España ocupa el segundo lugar como fabricante de vehículos en Europa —el primero, como saben bien, es Alemania— y el octavo a escala mundial. Gran parte de la producción de vehículos en España tiene como destino otros países. En 2017 España exportó 43949 millones de euros y los principales destinos son Alemania con casi un 20%, Francia con un 18,5%, Reino Unido con casi un 10% e Italia con casi un 9% de esas exportaciones. Las exportaciones al conjunto de la Unión Europea, por tanto, representan casi un 80% del total, es decir, 35071 millones de euros. Los principales destinos no comunitarios son Turquía, Marruecos y Estados Unidos, que tan solo representan un 8,5% del total.

El proceso de transición energética no solo se está impulsando en España, porque parece ser que este problema lo tenemos los españoles, pero no, también se está haciendo en el conjunto de la Unión Europea y en cada uno de los Estados miembros. Si tenemos en cuenta que gran parte de la producción se dedica a la exportación y el destino de gran parte de la misma es la Unión Europea, es evidente que el proceso tendrá consecuencias en las fábricas de nuestro país. Lo que hay que decidir es si nos resignamos a que otros países tomen el liderazgo en la adaptación de la producción de los vehículos y sus componentes que requieren esa transición energética y ecológica y la propia lucha contra el cambio climático, o si ese liderazgo lo quiere ejercer España. Por eso hay que implicar a toda la cadena de valor de la automoción, a las administraciones públicas y a los representantes sociales y sindicales, para que desde el propio Gobierno se ayude y acompañe a esa transición, que esa transición se haga de una manera que mantenga el empleo y, al mismo tiempo, asumamos nuevamente el liderazgo europeo que ahora mismo tienen otros países como Alemania. Por tanto, el sentido de nuestro voto será la abstención.

Muchas gracias, presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Marcos Domínguez): Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Clemente.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Muchas gracias, presidenta. Prometo que me centraré en la cuestión.

En primer lugar, quiero decir que la proposición me gustó bastante cuando la leí, pero sobre todo me ha gustado la exposición del compañero. Nosotros vamos a votar a favor, evidentemente. Este tema se puede enfocar desde dos puntos, tal como se ha referido el portavoz del Partido Socialista. En primer lugar, estoy totalmente de acuerdo en que se debe tener en cuenta la renta de los sujetos beneficiarios del apoyo público, creo que desde Ciudadanos queda clara esa postura. Sin embargo, no vemos el modelo del Partido Socialista, que solo afecta a los ricos supuestamente, porque el 'dieselazo' afecta a 17 o 18 millones de usuarios de diésel.

Me gustaría centrarme más en la filosofía de la proposición de renovar el parque móvil como una inversión que nos provocaría ahorrar en cuanto al tema futuro de muerte. Se puede cuantificar que una muerte por seguridad vial tiene un coste de 1,4 millones para el servicio sanitario, con lo cual, creo que prima más en una primera fase el reducir el número de siniestralidad vial que el tema de contaminación. En primer lugar, porque este tema es tan importante que a lo mejor en la siguiente legislatura, aquellas señorías que repitan y que estén, esto da para una subcomisión propia, puesto que se sabe que los vehículos eléctricos hay informes en la Comisión Europa de implantación de que no llegaremos ni a un 40% en el año 2050. Se sabe que el vehículo eléctrico no es el modelo de futuro porque la red eléctrica española, con la durabilidad de las baterías de litio actual, no lo aguanta.

En cuanto a contaminación y emisiones, por mucho que nos centremos en un bloque de países europeos para limitar esa contaminación, no sirve de nada si no hay una actuación de manera global. Nosotros hablamos en una proposición no de ley ya sobre esa ayuda, en función de la renta, y el Partido Popular también, pero cuando estuvo en el Gobierno se limitó solo a hacer proposiciones no de ley. El asunto es que votaremos a favor aunque recomendamos que en la siguiente legislatura, al ser este asunto

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 21

tan serio, al igual que la movilidad sostenible y el tema del vehículo autónomo, se cree una ponencia exclusiva o una comisión de estudio, puesto que nos jugamos el futuro de nuestros hijos.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Marcos Domínguez): Muchas gracias, señor Clemente.

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

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

Al leer la proposición no de ley que ha presentado el Partido Popular, me ha llamado muchísimo la atención el dato de que circulan por nuestras carreteras más de dos millones de vehículos que no han pasado la ITV. Esto es algo gravísimo que me llena de preocupación, sobre todo porque entiendo que habrán entrado todos estos vehículos en los últimos ocho meses en los que ellos no gobernaban, o si vienen de antes, habría que ver por qué no se ha tomado ninguna medida al respecto.

Dicho esto, hay una serie de afirmaciones en la PNL que me gustaría discutir, porque plantean diferencias de fondo sobre cómo concebimos el tema de la movilidad sostenible. Se afirma que se deberían impulsar acciones específicas para conseguir menor contaminación en nuestro país, apostando por la necesidad de vehículos que emitan menos emisiones. Las emisiones que están ligadas a los vehículos se dividen en lo que emite en el consumo rodado y también la fabricación. Apostar por una fabricación y renovación permanente del parque móvil en términos de calentamiento global, también tiene una repercusión, puesto que fabricar, extraer y procesar todos esos materiales tiene unos costos para el calentamiento global evidentes.

Por otro lado, un vehículo con pocas emisiones consume menos por kilómetro recorrido, pero también es cierto que suele provocar mayor desplazamiento. Por tanto, si apostamos por la sostenibilidad y por evitar un calentamiento global, tendremos que ver si por lo que estamos apostando es por vehículos que consumen menos pero ruedan más kilómetros, frente a otro tipo de movilidad en la cual se consume menos. En definitiva, si una persona en términos absolutos provoca más emisiones tiene mayor responsabilidad en el calentamiento global, cuando el texto de la proposición plantea que no es así, que no es ese el objetivo.

Se plantea que estos vehículos antiguos son menos seguros. Evidentemente, a nivel técnico son menos seguros pero no estaría de más también plantearnos los estudios que demostraran en los vehículos antiguos cuál es su índice e impacto en términos de víctimas y accidentes en comparación con los vehículos modernos. Por experiencia personal, cuando te pones a conducir una furgoneta Volkswagen de los años sesenta, por la velocidad, por la limitación y por la maniobrabilidad, tienes plena conciencia de qué tipo de vehículo estás conduciendo y es muy improbable que tengas un accidente porque vas muy atento a la conducción.

En cualquier caso, es cierto que los grandes fabricantes de vehículos apuestan por la renovación del parque móvil. Es obvio que puede que tengan estudios técnicos que avalen dichas afirmaciones, pero también hay un evidente interés en vender más coches. En este sentido, cuando se plantea desde el Partido Socialista que el futuro, o parte del futuro, de este país está vinculado al sector de la automoción, a la fabricación de vehículos, no estaría de más recordar que el vehículo privado, tal y como lo conocemos, tiene sus días contados. Esta no es una afirmación que me saque de la manga, sino que viene precisamente por los estudios de los mercados y previsiones de las grandes empresas que están dedicadas a la automoción.

Por tanto, dicho todo esto, me gustaría que cuando hablemos de movilidad sostenible no nos basemos simplemente en un hecho técnico de cuánto consume un coche, sino que hay que mirar la foto de forma global porque implica otro montón de factores. Pondré un ejemplo práctico para que se me entienda. Esta ciudad, en donde está situado el Congreso de los Diputados, que es Madrid, tiene unos niveles de contaminación mucho menores que en épocas pasadas, aunque los vehículos contaminaban mucho más. Lo que ocurre ahora mismo es que hay mayor número de vehículos, luego el problema está en el conjunto de emisiones globales, no solo específicamente en el tema de los coches. Me gustaría que estas consideraciones formaran parte de las deliberaciones y pensamientos futuros. Espero haber ayudado en plena campaña electoral a aportar algún dato que a lo mejor no estaba encima de la mesa.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Marcos Domínguez): Muchas gracias, señoría.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 22

### — SOBRE EL USO OBLIGATORIO DE GUANTES PARA CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES EN CARRETERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/004272).

La señora **VICEPRESIDENTA** (Marcos Domínguez): Comenzamos a debatir el 8.º y último punto del orden del día: proposición no de ley sobre el uso obligatorio de guantes para conducción de motocicletas y ciclomotores en carretera, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su exponer su posición, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Carmen Baños.

La señora **BAÑOS RUIZ**: Gracias, señora presidenta.

Nos ocupamos hoy de una proposición que recoge una de las aspiraciones puntuales que el colectivo de usuarios de la moto y el ciclomotor han apuntado como esencial en el ámbito de la seguridad vial. Al mismo tiempo, señorías, este debate incluye dos extensiones importantes a las que haré referencia en mi intervención: por un lado, la creciente colaboración que las agrupaciones de motoristas mantienen con la Administración pública, a fin de reglamentar convenientemente la totalidad del marco europeo; y, por otro lado, la esencial discusión que hay también en los países de nuestro entorno, y en el nuestro también, acerca de las posibilidades de movilidad de la ciudadanía, independientemente de cuáles sean los motivos que generan la necesidad de movilidad.

Señorías, vamos a la primera parte de la cuestión. La implementación de la obligatoriedad del uso de las protecciones manuales en la circulación de motos y ciclomotores viene precedida por el funcionamiento y puesta en marcha del grupo de trabajo GT-52 en el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible adscrito a la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior. Este ámbito de trabajo cooperativo, que el Partido Popular llevó al olvido, fue recuperado tras el diálogo con el director general de Tráfico y en él se dan cita varios departamentos ministeriales, el sector de la moto y el ciclomotor, aseguradoras, clubes de motoristas y ayuntamientos importantes, entre otros actores. Al mismo tiempo, se está implementando una figura de carácter técnico denominada el delegado de la moto que sirve de interlocutor directo entre el sector y la Administración central. Son muchas más las iniciativas en las que se está trabajando, sobre todo, en las líneas de la formación y la investigación, pero ahora no me voy a detener en ellas, y no solo por cuestiones de tiempo. En definitiva, estamos haciendo un trabajo de diálogo permanente con el sector de la moto, con las reclamaciones que se atienden y se materializan. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

En segundo término, y concretamente hablando del uso del guante, vemos cómo a nivel europeo son varios los ejemplos en los que se dan pasos en este sentido. Por ejemplo, la educación vial —elemento clave en la consecución de la máxima seguridad— nos remite a progresivas campañas de concienciación que incorporan como elementos accesorios o imprescindibles, tales como las chaquetas especiales, botas, coderas y rodilleras. Les adelanto que el Grupo Parlamentario Socialista es favorable a la incorporación de todos ellos, analizando, eso sí, las medidas, una por una, dependiendo de los trayectos y de las cilindradas de los que estemos hablando. Así pues, la educación es el pilar funcional que asiste a esta proposición no de ley porque, si bien es cierto que el casco se percibe como algo habitual e ineludible en la población general, otros elementos no tienen la misma suerte. Ahí es donde debemos incidir. Señorías, se trata finalmente de salvar vidas de forma eficaz y eficientemente.

Señoras y señores diputados, no dejemos de lado el trasfondo de la cuestión que subyace a toda esta conversación. Acompañemos estas medidas de líneas de trabajo que nos ayuden a entender las nuevas formas de movilidad. En los mismos estudios que apoyan estas y seguramente otras intervenciones parlamentarias existen datos significativos: el 90% de las personas usuarias de moto y ciclomotor aluden como principal motivo el ahorro de tiempo y dinero, la llegada más cercana al punto de destino y la facilidad de estacionamiento. Son señales inequívocas de los cambios en la percepción del transporte que ha venido para quedarse. Las generaciones venideras ya no se incorporan de manera permanente al uso del automóvil de combustión en propiedad, sino que buscan soluciones de movilidad versátil y, a ser posible, compartida. En primer término, esto es el transporte público eficiente y no contaminante, pero también el alquiler puntual de vehículos con o sin conductor para desplazamientos compartidos, incluso ya dentro de las propias ciudades, así como vehículos adaptados de energías limpias y renovables de pequeño tamaño.

La seguridad —voy terminando— es un reto esencial que debemos aplicar a todas las iniciativas y reglamentos que pongamos en marcha y de manera paralela observar, así lo pensamos en el Grupo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 23

Parlamentario Socialista, que las opciones de libertad de movimiento de la ciudadanía de nuestro país se van multiplicando cada vez más rápido y cada vez de forma más diversa.

Muchas gracias.

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

En principio, no se han presentado enmiendas. Por tanto, tiene la palabra para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor Clemente.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Permítame pedir disculpas, si a alguien he ofendido, puesto que esta puede que sea no solo mi última intervención en esta Comisión sino en esta humilde casa.

Desde Ciudadanos siempre hemos defendido políticas para mejorar la seguridad del usuario de motocicleta y ciclomotores. En marzo de 2017 interpelemos al ministro del Interior y aprobamos una moción como consecuencia de esta interpelación en la que se instaba al Gobierno, entre otras cosas, a identificar los tramos más peligrosos de toda la red de carretera, utilizando datos de accidentes y un algoritmo similar al Invive; a sustituir de manera inmediata los guardarraíles por sistema de protección a motoristas homologados en los tramos más peligrosos; a rehabilitar el grupo de trabajo GT-52 para la seguridad vial de motos y ciclomotores en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, enfocado a la reducción de accidentalidad, y a la elaboración de un plan estratégico de seguridad vial específico para motos. Entre otras cosas, también instamos al Gobierno a evaluar y adaptar la red de carretera en temas que afecten de forma sensible a la seguridad de las motocicletas y los ciclomotores, tales como la mejora de la adherencia, en especial atención a la pintura antideslizante, los baches, los abombamientos de la calzada, vertidos deslizantes, gravilla y, en general, obstáculos de cualquier tipo. Sirva esto como resumen o balance de la actividad aquí realizada. Evidentemente, el objetivo que pretende esta proposición no de ley del Grupo Socialista, como la obligatoriedad de un elemento de protección como son los guantes, sigue la línea que plantea mi grupo. Por eso no presentamos enmienda alguna, porque sabemos que la demanda es real y como siempre hemos hecho, en apoyo al sector de la motocicleta, apoyaremos esta proposición.

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

Sus primeras palabras le honran, es fruto del calentamiento del debate. En un mundo profesional como el que nos encontramos, no hay que darle mayor importancia, pero le agradezco la disculpa.

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora... **(Pausa)**. ¿Ahora intervendrá don Jorge Luis? **(Asentimiento)**. De acuerdo, el Grupo de Unidos Podemos está jugando al despiste conmigo toda la tarde. **(Risas)**. Don Jorge, tiene la palabra.

El señor **LUIS BAIL**: Esta Comisión —creo que esta va a ser la última intervención que voy a tener en ella— ha demostrado que se puede llegar a consensos, que estamos defendiendo intereses de la sociedad en general y que al final nos podemos poner de acuerdo. Es algo que demostramos no solo en esta Comisión, hay otras Comisiones donde también se trabaja así.

Esta es una de las proposiciones que es de sentido común. Poco a poco los motoristas han ido aceptando elementos de seguridad, y hablamos de que hace pocos años no se concebía que para hacer un trayecto corto un motorista tuviera que ponerse casco, pero poco a poco se ha ido asentando la razón y el sentido común de esta medida. Creemos también que poco a poco se está asentando este asunto y ya va siendo hora de que hagamos lo mismo con los elementos de seguridad de las manos, en este caso, los guantes, además de con otros elementos de protección. Los guantes creemos, y aquí están las cifras, nos van a salvar de un gran número de accidentes. Esto es algo que se dice en el sector, esto es algo que estamos diciendo aquí en consenso y creo que es algo que la sociedad ha aceptado.

Por tanto, nuestro grupo va a apoyar esta proposición con toda naturalidad. Creemos que va a salir aprobada por unanimidad, como muchas de las proposiciones que se tramitan en esta Comisión. Esperemos que este ejemplo de parlamentarismo siga difundándose y otros grupos en otras instancias sigamos teniendo este tono de conciliación por el interés general.

Muchas gracias.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 24

Le he preguntado en el ascensor cuál era su futuro y es evidente que no me quiso dar la noticia hasta dársela a los compañeros de la Comisión. Personalmente, aunque estemos en las antípodas ideológicas, le agradezco mucho el tono que ha tenido siempre en este ámbito porque creo que nos ha permitido hacer un trabajo positivo. Muchas gracias.

Para concluir el turno y fijar posición, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Buenas tardes.

La última iniciativa que debatimos hoy en esta Comisión y en esta legislatura no deja de ser más que una mala copia de una proposición no de ley de nuestro grupo sobre el incremento de la seguridad del motociclismo, presentada y aprobada el 22 de noviembre de 2017 en esta misma Comisión.

Para el Partido Popular la importancia del equipamiento adecuado para minimizar las lesiones en caso de un siniestro vial ha sido vital a lo largo de toda esta legislatura. Por eso creímos oportuno iniciar, dentro de los canales de colaboración entre la Administración y los colectivos de las dos ruedas implicados, una evaluación sobre todos los sistemas de seguridad pasiva de los moteros, en los que también están incluidos los guantes. Por ello, en aquella iniciativa que aprobamos instábamos a esa evaluación en el seno del grupo de trabajo GT-52 del Consejo Superior de Tráfico Seguridad Vial y Movilidad Sostenible para que la inclusión de nuevos elementos de seguridad pasiva en los usuarios de las motocicletas se realizara con el máximo nivel de consenso, tanto en el diagnóstico como en el diseño y evaluación de las soluciones.

¿Nos podría aclarar el Grupo Socialista qué han hecho durante estos ocho meses, tras su ocupación del Gobierno, a favor de esa evaluación de los equipamientos de la seguridad pasiva? Ya se lo avanzo: no han hecho absolutamente nada. Ahora con el ordeno y mando, sin participación alguna, de forma similar a cómo han tratado de reformar la Ley de Seguridad Vial, ignorando la voluntad de los portavoces de esta Comisión y el trabajo elaborado por los grupos de trabajo del Consejo Superior de Tráfico, pretenden imponer aquello que han sido incapaces de acordar, de consensuar y de estudiar, y tiempo han tenido. Estas formas más cercanas a las repúblicas bolivarianas que a Europa, permítame que les diga, nosotros no las compartimos.

En esta mi última intervención en la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, permítanme que manifieste que ha sido un verdadero honor y un privilegio representar a la ciudadanía y trabajar desde la portavocía de mi grupo en esta Comisión con todos ustedes, con todos. He de agradecer la confianza que depositó la dirección de mi grupo en mi persona, así como el trabajo de cada uno de los compañeros y amigos del Grupo Parlamentario Popular que han formado parte de esta Comisión. También quiero destacar a tres mujeres y amigas: Beatriz Escudero, mi predecesora en el cargo como portavoz; María Jesús Bonilla y María Ángeles Esteller, las portavoces adjuntas que me han acompañado pedaleando en diferentes etapas. Gracias a cada uno de los portavoces de los distintos grupos, a Pablo, a Jorge, a Irene que no está, a Sandra y al señor Clemente; gracias por compartir la búsqueda del interés general desde la discrepancia intentando llegar a acuerdos y consensos, que no ha sido fácil en un ambiente insulso, enconado y oportunista vivido en esta legislatura desde aquel «no es no» permanente. Gracias también a los servicios jurídicos de la Cámara, al letrado, señor Arnaldo, así como a los miembros de la Mesa y, especialmente, a los dos presidentes de esta Comisión, a Teófilo de Luis, siempre atento y pendiente de los estrictos objetivos de esta Comisión, y también al presidente, Pablo Casado, que demostró su compromiso con el impulso de una acción conjunta para proteger la vida y la integridad de todas las personas usuarias de la red viaria española.

Este grupo y yo personalmente finalizamos la presente legislatura, señorías, con la misma ilusión que la iniciamos, mejorando la calidad de vida de los españoles y defendiendo los intereses, los derechos y las libertades de todas las personas; ilusionados y satisfechos por la aprobación hoy en el Senado de la reforma penal impulsada por el Grupo Parlamentario Popular, para mejorar la tutela penal en la movilidad viaria ante comportamientos intolerables que atentan contra la vida, la dignidad y la integridad de las personas. Finalmente se pudo aprobar esa reforma tan deseada por todos nosotros. Todavía nos quedará camino, pero no nos importa; la carretera es la vida y seguro que en ella nos volveremos a encontrar.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

No sé si están todos los efectivos disponibles para la votación. Yo he anunciado antes de entrar en los dos puntos, que la votación se iba a adelantar sobre la previsión y que yo calculaba que en función del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 25

desarrollo, la Comisión podía iniciar las votaciones a las seis y cuarto. Pido que se respete eso, si no, yo ocupo el tiempo hasta entonces despidiéndome de todos y cada uno de ustedes, que es algo que quiero hacer. Pretendo dar unos minutos para que pueda haber los efectivos necesarios para asumir la votación. Por tanto, a las seis y diez volvemos e iniciamos la votación. **(Pausa)**.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Ya están en condiciones de votar todos los grupos parlamentarios? Mientras esperamos a que venga don Jorge Luis, yo quería decir como presidente de la Comisión que esta sí es la última sesión de esta legislatura, por tanto, la última que presido yo. Además, quería señalar, como se ha dicho anteriormente, que para mí ha sido una enorme satisfacción presidir esta Comisión. Es una Comisión —lo he dicho públicamente en otros ámbitos— que ha tenido un modelo de funcionamiento ejemplar, en contacto permanente con la sociedad y, desde luego, el interés general ha estado patente en todos y cada uno de los debates. A pesar de que en algún momento haya tenido algún desencuentro con el señor Carracedo, en cualquier caso le deseo lo mejor a él y a sus dos niños para el futuro. Desde luego era parte de lo negociado y no tiene nada que ver. Personalmente agradezco a todo el mundo la comprensión que han tenido conmigo, incluso cuando he intervenido más de la cuenta en algún debate, señora Farré, pero simplemente porque me he sentido inclinado a hacerlo.

También me despido del hemiciclo, de mi condición de diputado. Ya lo dije en el mes de junio, mi intención es volver a la estructura técnica del grupo parlamentario debido a que tengo una excedencia forzosa por cargo electo. Desde ahí podré continuar trabajando con la misma intensidad que lo he hecho en los últimos treinta y seis años de mi vida por el proyecto en el que creo, que es el proyecto del Partido Popular. Desde este momento naturalmente haré todo lo posible para que el presidente de mi partido sea el próximo presidente del Gobierno de España, como no podía ser de otra manera. **(Rumores)**. No es un deseo es un convencimiento pleno. **(Risas)**. Hay que darle un poquito de humor a la despedida. En cualquier caso, dicho esto, también quería compartir con ustedes que, de verdad, ha sido un gran placer y un honor. Desde luego espero que el modelo de funcionamiento de esta Comisión sea extrapolable a todas las Comisiones de la Cámara, a la Cámara en su conjunto, y lo que es más importante —no sé si alguien lo ha dicho aquí—, que la opinión pública se entere de que en esta Cámara hay gente de cualquier color político, sentada en cualquier parte del hemiciclo, que dedica lo mejor de los recursos que Dios le ha dado para trabajar desde sus posiciones políticas en beneficio del interés general de España y de los españoles. Esa es una de las grandes ventajas de estar en un sistema democrático y, desde luego, yo que he consagrado mi vida a este sistema —os lo digo claramente, como un menguao—, estoy plenamente satisfecho con sesenta y seis años que tengo de haberlo hecho porque, entre otras cosas, me ha ofrecido la oportunidad de conocer a mucha gente como vosotros.

### VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Sin más, a pesar de que no está mi pariente lejano, don Jorge, vamos a proceder a la votación, si no les parece mal. ¿De acuerdo?

La señora **FARRÉ FIDALGO**: Señor presidente, justo le coincide con una intervención en otra Comisión y está viniendo otro compañero. Si quieren, empezamos y cuando llegue ya se sumará a las votaciones. Pedimos disculpas.

El señor **PRESIDENTE**: No hay absolutamente ningún problema.

Entonces, vamos a empezar votando en sus términos la proposición no de ley sobre sistemas de retención infantil para niños con osteogénesis imperfecta. Se vota en sus términos por cuanto no ha habido enmiendas.

### Efectuada la votación, dijo

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

Me decía el señor Carracedo que diera unos segundos al Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea para ordenar la votación ante la ausencia de don Jorge. Por tanto, creo que es oportuno dárselos. **(Pausa)**.

Pasamos a votar la proposición no de ley relativa a la exención del permiso de conducir D1 para las familias numerosas con siete o más hijos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 742

20 de febrero de 2019

Pág. 26

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 30; abstenciones, 3.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre la cesión de la infraestructura ferroviaria necesaria para la materialización de una ruta ciclista por el litoral de Galicia, de Tui hasta Ribadeo, en el marco del impulso de la red europea EuroVelo. Se vota en sus términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; abstenciones, 23.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos, a continuación, la proposición no de ley sobre regulación de distintos elementos de movilidad, del Grupo Parlamentario Popular.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Votamos la proposición no de ley sobre creación del ciclo formativo de grado superior «docencia en movilidad y seguridad vial», del Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; abstenciones, 17.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda, por tanto, aprobada.

La siguiente votación es de la proposición no de ley relativa al diseño de un plan de choque para la renovación del parque móvil en nuestro país.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 7; abstenciones, 9.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Por último, pasamos a votar la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, sobre el uso obligatorio de guantes para conducción de motocicletas y ciclomotores en carretera.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición no de ley citada y que figura como último punto del orden del día.

Sin más asuntos que tratar por el momento, se levanta la sesión agradeciendo a todos la colaboración. Muchas gracias.

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