



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

Año 2023

XIV LEGISLATURA

Núm. 883

Pág. 1

## **SOBRE SEGURIDAD VIAL**

**PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> MARIBEL GARCÍA LÓPEZ,  
VICEPRESIDENTA PRIMERA**

Sesión núm. 28

celebrada el jueves 30 de marzo de 2023

|                                                                                                                                                                                                                                | <u>Página</u> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>ORDEN DEL DÍA:</b>                                                                                                                                                                                                          |               |
| <b>Elección de vacantes en la Mesa de la Comisión:</b>                                                                                                                                                                         |               |
| — Elección de la Presidencia de la Comisión. (Número de expediente 041/000040) .....                                                                                                                                           | 2             |
| <b>Modificación del orden del día:</b>                                                                                                                                                                                         |               |
| <b>Proposiciones no de ley:</b>                                                                                                                                                                                                |               |
| — Relativa a la extensión de la bonificación extraordinaria en el precio de venta de los carburantes a las autoescuelas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/004694) ..... | 2             |
| — Sobre la creación de un plan de renovación del parque automovilístico español que implique una mejora de la seguridad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/003899) .....               | 6             |
| — Sobre la creación de un centro descentralizado de exámenes de la Dirección General de Tráfico en Lalín. Presentada por el Grupo Parlamentario Plural. (Número de expediente 161/004165) .....                                | 9             |
| — Relativa a las embarcaciones de recreo sin título. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/004609) .....                                                                                | 12            |
| — Sobre la inclusión de la seguridad vial en la cooperación internacional. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/004743) .....                                                           | 16            |

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 2

|                                                                                                                                                                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| — Sobre la implantación de medidas económicas que incentiven la incorporación de planes de seguridad vial, dentro de los planes de la seguridad laboral. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/004744) ..... | 19 |
| — Sobre el uso de medios mecánicos en lugar de plaguicidas en la limpieza de las vías de servicio. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/004767) .....      | 23 |
| — Sobre mejora y actualización de la señalización y marcas viales en las carreteras estatales. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/004789) .....                                               | 26 |
| Votaciones .....                                                                                                                                                                                                                                   | 30 |

Se abre la sesión a las doce y cuarenta y cinco minutos del medio día.

### ELECCIÓN DE VACANTES EN LA MESA DE LA COMISIÓN:

#### — ELECCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 041/000040).

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Buenos días.

Siendo las 12:47 o 12:48 minutos del día 30 de marzo, se reúne la Comisión sobre Seguridad Vial.

Vamos a abrir la sesión para sustanciar el primer punto del orden del día, que consiste en la elección de la Presidencia de la Comisión. Al haber dos candidatas, vamos a realizar la votación en urna por llamamiento.

**Por el señor letrado se procede al llamamiento de las señoras y señores diputados, quienes van depositando su papeleta en la urna.**

#### Terminada la votación y verificado el escrutinio, dijo

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): El resultado de la votación ha sido de 23 votos para Juan José Matarí, 5 para José Alcaraz y 3 en blanco. Por tanto, queda proclamado como presidente de la Comisión Juan José Matarí Sáez. **(Aplausos)**. Por favor, señor Matarí. **(Así lo hace el nuevo miembro de la Mesa)**.

El señor **PRESIDENTE** (Matarí Sáez): Buenas tardes, señorías.

Muchas gracias por su renovada confianza para poder volver a presidir esta importante Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. A continuación, vamos a pasar al debate y votación de las proposiciones no de ley que aparecen en el orden del día.

Si me lo permiten, quiero dar la bienvenida al letrado que nos acompañará a partir de lo que creo que es ya la segunda Comisión, y que estará adscrito a la misma, don Joaquín Cabezas, al tiempo que le deseo un trabajo fructífero. Es muy bienvenido a esta Comisión.

### MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA:

#### PROPOSICIONES NO DE LEY:

#### — RELATIVA A LA EXTENSIÓN DE LA BONIFICACIÓN EXTRAORDINARIA EN EL PRECIO DE VENTA DE LOS CARBURANTES A LAS AUTOESCUELAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/004694).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, en primer lugar, quiero plantearles que la proposición no de ley que aparece en el orden del día como número 5, del Grupo Popular, pueda ser defendida y debatida en primer lugar, si no hay ningún inconveniente. No sé si algún grupo tiene inconveniente por no estar presente alguno de sus miembros que vaya a participar en este debate. Si puede ser, lo haríamos así; si no, seguiríamos con el orden del día tal y como está previsto. **(Pausa)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 3

No habiendo ningún problema para modificar el orden del día, pasamos a debatir en primer lugar la proposición que aparece como número 5, relativa a la extensión de la bonificación extraordinaria en el precio de venta de los carburantes a las autoescuelas, que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular, en cuyo nombre tiene la palabra el señor Mateu.

Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Es un gran placer tenerle nuevamente aquí, que siempre ha estado volcado en el buen discurrir de esta Comisión, que conoce en profundidad, y a la que, además, seguro, sacaré del letargo en el que ha estado sumida en los últimos tiempos. Por tanto, bienvenido, señor presidente.

Señorías, esta PNL trata de resolver el agravio comparativo que este Gobierno progresista ha cometido contra el sector de las escuelas particulares de formación de conductores. A pesar de que en la labor formativa desempeñada por las escuelas particulares de conductores es esencial el uso de vehículos por parte de su alumnado para su aprendizaje, el Gobierno de Pedro Sánchez se ha olvidado de las autoescuelas al discriminarlas de las ayudas directas del Real Decreto 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan una serie de medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, en el que se incluyeron medidas de implantación inmediata de apoyo al sector del transporte. Así, en el mismo se recogió una cantidad global de 450 millones de euros, de los cuales se destinaron 1250 euros por camión, 900 euros por autobús, 500 por furgoneta y ambulancia, y 300 por vehículo ligero, taxis y VTC. Las escuelas a las que nos estamos refiriendo, pasan ahora mismo por una crítica y asfixiante situación debido a los efectos provocados por la elevada tasa de inflación y la subyacente también, añadido al coste de renovación de los vehículos y el incremento de los carburantes. Ustedes, un Gobierno progresista, con su decisión, contribuyen prácticamente a darles la puntilla al no poder acceder a estas ayudas.

Señorías, frente a esta discriminación, ha reaccionado a la Confederación Nacional de Autoescuelas, entidad siempre dinámica, solicitando al Gobierno ayudas directas —las mismas que otorgó a otros sectores, ni más ni menos— porque tampoco tienen alternativa para usar otras herramientas para instruir a sus alumnos, al igual que el transporte terrestre, el taxi y los vehículos de alquiler con conductor. CNAE pidió una bonificación de 200 euros por motocicleta y ciclomotor, 300 por turismo, 900 por autobús, y 1250 por camión. Lo mismo hizo la Asociación Nacional de Autoescuelas, que ha reclamado al Gobierno que tome medidas urgentes ante este alarmante incremento del precio del combustible, que ha perjudicado muy negativamente al sector, y que pide desde aplicar rebajas fiscales a ayudas directas o indirectas. En muchas ciudades se reunieron los representantes de estas instituciones, sirva Valencia como ejemplo, para ser interlocutores válidos ante la Administración.

Este real decreto, señorías, fue convalidado, pero con el voto en contra del Grupo Popular, que votó a favor de su tramitación como proyecto de ley. Pero, ¿qué ha pasado? Que está en el cajón metido como proyecto de ley porque con la técnica de ampliar los plazos de las enmiendas, desde luego, no se tramita ninguno. Señorías, llueve sobre mojado. La ayuda de 20 céntimos de euro por litro desapareció a partir del día 1 de enero del presente año con carácter general, también para el colectivo del que estamos hablando. Precisamente, en ese llover sobre mojado, una lluvia fuerte fue la publicación del Real Decreto ley de Medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y otras situaciones de vulnerabilidad, aprobado por el Consejo de Ministros el 27 de diciembre del año pasado, en cuya convalidación, reitero, el Grupo Parlamentario Popular esta vez se abstuvo. ¿Por qué? Porque recogieron medidas que nosotros habíamos propuesto, y exigimos su tramitación como proyecto de ley, pero vuelve a estar en el cajón por la misma causa que hemos determinado anteriormente; un palo que vuelve a dar el Gobierno Sánchez, despreciando al sector de las autoescuelas al excluirlo de cualquier bonificación o ayuda para sufragar el precio del carburante. Esta actitud no tiene ninguna lógica. ¿Por qué se excluye a las autoescuelas? ¿Porque no pertenecen a la Comisión Nacional de Transporte por Carretera, a los que sí se les dan estas ayudas? ¿No se dan cuenta, señorías del Gobierno, que están perjudicando a un sector que prácticamente da trabajo directo a más de 35000 familias, que es vital para la vertebración territorial y la formación vial de la ciudadanía y que, además, desempeña una labor auxiliar importantísima en el transporte? ¿Por qué? Porque forma a los conductores de los vehículos pesados, a los que también imparten el CAP de mercancías y viajeros.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular, después de las reuniones múltiples que ha tenido con todos los representantes del sector, llegó, puramente y desde el minuto uno, al convencimiento de que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 4

había que plasmar alguna iniciativa legislativa en favor de la bonificación o el apoyo al precio excesivo del gasóleo para estas instituciones. De ahí, ha surgido esta proposición no de ley redactada por el Grupo Parlamentario Popular para presentarla en esta Comisión de Seguridad Vial, que reza la siguiente manera. Dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir al sector de las autoescuelas particulares de conductores entre los sectores afectados que se beneficien de la extensión de la bonificación extraordinaria en el precio de la venta de los carburantes o, en su caso, a otorgar a las autoescuelas una ayuda análoga a la concedida de forma directa, extraordinaria y temporal para sufragar el precio de determinados productos energéticos para las empresas de transporte por carretera que no se beneficien de la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional aprobada en el Real Decreto ley 20/2022, de 27 de diciembre.

Por eso pedimos que todos los grupos políticos apoyen esta iniciativa en beneficio del sector de las escuelas de formación de conductores.

Muchas gracias, señor presidente, y muchas gracias por permitirme intervenir en primer lugar. Agradecido. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu. Por el Grupo Plural, ¿desea intervenir, señor Rego?

El señor **REGO CANDAMIL**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Adelante, señor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL**: *Grazas*, señor presidente.

Intervengo únicamente para expresar la posición del BNG. A nosotros nos parece razonable esta petición porque entendemos que, efectivamente, la subida de los precios de los carburantes tiene un impacto en muchos sectores, especialmente en aquellos en los que hay un uso intensivo de los vehículos, como puede ser el caso de las autoescuelas, que no están dentro de la previsión de ayudas que en su día fue aprobada. Creemos que esta no es seguramente la mejor solución, pero no lo es para nadie. Es conocido que el BNG ha defendido desde el primer momento establecer topes a los precios de los combustibles por litro, que sí sería una medida eficaz para todos los sectores sin exclusión, pero, en todo caso entendemos que se deben atender a las necesidades específicas de sectores que, como digo, tienen un uso intensivo del vehículo.

Reconocemos que hay un problema porque, efectivamente, hay otros sectores que tampoco están recogidos en el decreto y que pueden verse en una situación análoga. Estoy pensando, por ejemplo, en empresas que no son específicamente de transportes; también, en autónomos que tienen necesidad de hacer un uso diario de sus vehículos, y que no están amparados. En todo caso, hoy la propuesta se ha formulado en relación con las autoescuelas y, como digo, a nosotros nos parece razonable. Por tanto, el BNG va a votar a favor.

*Obrigado.*

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rego. Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, tiene la palabra la señora García Puig.

La señora **GARCÍA PUIG**: No vamos a intervenir. Únicamente quiero manifestar que votaremos en contra.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

A continuación, por el Grupo VOX tiene la palabra el señor Fernández-Lomana.

El señor **FERNÁNDEZ-LOMANA GUTIÉRREZ**: Presidente, bienvenido.

Esta proposición que nos presenta el Partido Popular nos parece razonable, pero no es la solución que realmente nos gustaría. Nosotros apostamos por una bajada de impuestos de hidrocarburos, por una bajada del IVA y por soluciones a más largo plazo y de mayor calado. Consideramos que las bonificaciones son una limosna, son es un parche. ¿Por qué? Porque, en un escenario de elevada inflación, las consecuencias directas son la pérdida de poder adquisitivo de los españoles, el aumento del coste de la vida, el incremento de los gastos de la hipoteca, de la luz, de la cesta de la compra, de los gastos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 5

escolares, así como la elevada carga impositiva a la que nos somete este Gobierno socialcomunista; todo ello está asfixiando a la mayoría de los hogares, y quienes más lo acusan son principalmente las clases medias y bajas, a las que el Partido Socialista y los comunistas a día de hoy llaman ricos.

Esta supuesta bonificación —con la que estamos de acuerdo, y votaremos a favor— aparte de plantearse para las autoescuelas, debe plantearse no solo para profesionales y hogares vulnerables, sino también para el resto de la población, que, como he comentado, ve cómo su situación económica está más debilitada que nunca. *A priori*, todo lo que sea extender bonificaciones —que, como he dicho, no es la palabra que más nos gusta ni la idea que nosotros compartimos— nos parece correcto, pero a los compañeros del Partido Popular se les olvida siempre que a cuantos más hogares llegue la bonificación, mejor.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora González Laso.

La señora **GONZÁLEZ LASO**: Gracias, señor presidente. Señorías, buenas tardes.

El Grupo Popular trae hoy, 30 de marzo de 2023, una propuesta para que se amplíen a las autoescuelas las ayudas que compensan el precio del carburante. La verdad es que llegan tarde con su propuesta porque ustedes se refieren a las ayudas urgentes que puso en marcha el Gobierno de España para paliar el impacto de la guerra, y, sí, hasta en dos ocasiones se aprobaron decretos con medidas para proteger el crecimiento económico, a los sectores productivos y mantener las rentas de las familias, pero ninguno de ellos fue apoyado por el Grupo Popular. De cajón nada, señorías del Grupo Popular; pregunten ustedes a los taxistas, a los transportistas, y a todos aquellos que recibieron las ayudas cuando más las necesitaban. Y, ¿qué hicieron ustedes? El 28 de abril votaron en contra de un decreto que contenía rebajas fiscales en el ámbito energético, dirigidas a la factura de la luz a las empresas electricointensivas, dotándose 1000 millones de euros para el transporte por carretera, 10 000 millones de euros en avales para apoyar a empresas y autónomos, ayudas a las agencias de viajes, 169 millones de euros para ganaderos, 193 millones de euros para agricultores, 68 millones de euros para el sector pesquero, y también medidas para proteger la economía doméstica, como son limitar el precio de alquileres, la subida del 15% del ingreso mínimo vital o el bono social eléctrico, entre otras. ¿Qué pasó el 24 de enero de 2023? Que tampoco apoyaron ustedes las nuevas medidas extraordinarias y las prórrogas de las anteriores; ustedes se abstuvieron. En esta ocasión, se trataba de 45 000 millones de euros en ayudas para bajar el IVA de los alimentos, abaratar el transporte público o ayudar a los habitantes de La Palma. Por eso, solo su hipocresía política puede justificar que vengan ahora a pedir que se amplíen las ayudas que ustedes nunca apoyaron cuando más lo necesitaba nuestro país, porque ustedes predicaban una cosa y luego, hacen la contraria. Siempre es lo mismo.

Respecto de las autoescuelas, les diré que, efectivamente, las ayudas fueron para los sectores más afectados por las consecuencias de la guerra, pues, como se puede entender, no se pudo atender a todo y al mismo tiempo, y había que priorizar a quien soportaba un mayor impacto de la crisis. Es verdad que las autoescuelas utilizan vehículos en su actividad, pero sus ingresos no dependen solo del uso de vehículos, ya que también perciben ingresos por las clases teóricas que imparten; de hecho, su actividad está encuadrada en el grupo económico de Educación.

Finalizo, señorías del Grupo Popular, recordando que ustedes no aportaron nada para afrontar la crisis en la que estábamos metidos y en la que continuamos; al contrario, con su voto pretendieron boicotear la acción del Gobierno, incluso a costa de impedir que llegaran a nuestras gentes las ayudas europeas. Por tanto, no vengan ahora de salvapatrias porque no son creíbles.

Afortunadamente, el Gobierno presidido por Pedro Sánchez fue capaz de conseguir los votos necesarios para proteger a la gente y avanzar como país. Por todo ello, no vamos a apoyar su propuesta por demagógica.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Vamos a darle la palabra un segundo a la señora Granollers, que estaba ausente cuando se la he dado anteriormente.

Señora Granollers.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 6

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Pido disculpas por no estar presente en ese momento. Antes de empezar con la PNL, aprovecho para felicitarle, presidente, y creo que todos coincidiremos en decirle que le hemos echado mucho de menos y que esperamos que esta Comisión vuelva a ser la que era.

Debatimos una PNL, que nos trae el PP, relativa a la extensión de la bonificación extraordinaria en el precio de venta de los carburantes a las autoescuelas. De hecho, nosotros ayer en la sesión de control ya pedimos cubrir, en las Prefecturas de Tránsito, los funcionarios necesarios para desencallar el tema de los exámenes y así dar también más movimiento a las autoescuelas. Les adelanto que votaremos favorablemente a esta PNL, pero lo hacemos por consideración a las pequeñas empresas familiares del sector, aún a sabiendas que el café para todos nunca es equitativo. Las ayudas de urgencia de los reales decretos deberían modificarse, porque las ayudas deben ir condicionadas por las rentas, por las necesidades y por las tipologías de las empresas. Se dieron muchas ayudas, pero muchas veces sin pensar en cómo se utilizaban, quién las utilizaba y qué tipos de empresas se beneficiaban de las mismas. Perdonen, pero no es lo mismo utilizar combustible para ir a trabajar que utilizarlo para el ocio. No es lo mismo el combustible que pueda gastar una gran empresa, que tiene suculentos beneficios, al combustible que tiene que gastar una autoescuela familiar que tiene un solo vehículo. Por tanto, creemos que quien merece más esta ayuda es la pequeña empresa. Tal como hemos dicho, tal como se distribuye no es equitativo y con el café para todos siempre ganan los mismos y, por consiguiente, pierden quienes más lo necesitan. Por hacer una última reflexión: ¿No les parece curioso que cuando se rescataron a las grandes empresas no se presentó ninguna PNL para rescatar a las pequeñas empresas y a los autónomos?

Gracias.

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

### — SOBRE LA CREACIÓN DE UN PLAN DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO ESPAÑOL QUE IMPLIQUE UNA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/003899).

El señor **PRESIDENTE**: Sustanciada esta primera proposición, retomamos el orden del día tal y como viene establecido y debatimos a continuación la proposición no de ley sobre la creación de un plan de renovación del parque automovilístico español que implique una mejora de la seguridad vial, presentada por el Grupo Parlamentario VOX.

Para su defensa tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchísimas gracias, presidente, y enhorabuena por su reelección como presidente de esta Comisión.

Señorías, no apoyar esta PNL no tendría ninguna justificación racional, porque sería atentar contra el sentido común. Aun así, no nos va a sorprender que la mayoría de ustedes no la voten a favor, porque rechazan constantemente iniciativas que vienen por parte de VOX para apoyar al sector automovilístico en España y especialmente rechazan iniciativas que salvan la vida. En estos últimos años el objetivo de este Gobierno de reducir accidentes y muertes está teniendo el mismo resultado que están teniendo todas las políticas que están llevando a cabo desde este Gobierno. Es decir, con este Gobierno aumentan las muertes y los accidentes y, lejos de apoyar medidas que ayudarían a mejorar esa cifra, es previsible, como he dicho, que ustedes no apoyen una PNL que pide la renovación de un parque móvil que es de los más envejecidos de Europa, en lo que también somos los primeros como en tantas otras cosas. Como exponía en cifras el auditor de seguridad vial y movilidad, Andrés Romera, en su reciente artículo sobre la antigüedad de los automóviles: A finales del año 2017 —año anterior a la toma del poder del actual Gobierno—, el parque de turismo con más de quince años de antigüedad estaba constituido por 7 700 000 unidades, mientras que en el año 2021 se alcanzó la cifra de 10 160 000 unidades, lo que supone un incremento de 2 500 000 de vehículos aproximadamente. Desde el año 2017 se ha producido un rápido envejecimiento del parque de turismo ya que, mientras que la edad media del parque de turismo en el año 2017 era de 10,8 años, en el año 2021 la edad media del parque móvil en España es de 14,7 años. El parque ha envejecido cuatro años aproximadamente en el periodo 2018-2021, en el periodo en el que gobierna este Gobierno socialcomunista.

Señorías, el envejecimiento del parque móvil pone en serio peligro a los conductores que no pueden beneficiarse de las tecnologías y de los sistemas de seguridad que llevan los actuales automóviles, y me

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 7

refiero tanto a coches como a furgonetas y a camiones. Las ayudas de los planes MOVES, a las que ustedes harán referencia, han sido insuficientes y la gestión de las mismas por las comunidades autónomas está siendo un verdadero desastre por la diferencia del tratamiento que estos planes están teniendo según en qué comunidad se soliciten. Como ejemplo, dos de las peores comunidades, según la gestión de las empresas que están llevando a cabo la compra de vehículos a través de los usuarios, son Andalucía y Cataluña. Además, estas empresas denuncian que hay falta de transparencia, como está pasando en Andalucía, que a día de hoy todavía siguen sin dar la cifra de las cantidades que quedan pendientes para poder aplicar estos planes. Estos planes también están debilitando además la compra de vehículos para quienes no tienen un alto poder adquisitivo y tienen que renunciar a las ayudas de los vehículos diésel, gasolina o con bajas emisiones. Son planes para los que tienen más dinero, por lo que la protección a la vida de los conductores la limitamos para los que tienen más dinero, algo incoherente para un Gobierno que predica con ayudar al más débil, aunque sus políticas persiguen lo más elemental que es la vida. Por no entrar en los sistemas de recarga de los vehículos eléctricos que ustedes promocionan, cuya burocracia, tal y como se ha denunciado, lleva incluso a esperar dos años para que un punto de recarga esté finalmente operativo.

Señorías, el sector del automóvil en España agoniza, y así lo dice FORD (**muestra un titular con una fotografía**) que despedirá al 19% de su plantilla y así lo dicen otras firmas, como Volkswagen (**muestra otro titular con una fotografía**), que dice que se desharán de miles de empleos durante el año 2023. Mientras tanto, aumenta la muerte y la siniestralidad. Por eso, desde VOX instamos al Gobierno a un verdadero plan nacional urgente para la renovación del parque móvil en España que permita a todos los españoles cambiar su vehículo y no solo a los que tienen un poder adquisitivo alto, porque todos los españoles tienen derecho a las ayudas y todos los españoles tienen derecho a salvar su vida.

Gracias. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A esta proposición no se ha presentado ninguna enmienda. No sé si el señor Rego o la señora Granollers desean intervenir. (**Pausa**). No.

Por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidas Podemos, tiene la palabra la señora Muñoz.

La señora **MUÑOZ DALDA**: Gracias, presidente, y enhorabuena por su elección.

Señorías de VOX, la verdad es que tengo que darles la enhorabuena, porque han conseguido presentar un tocho, como diría el señor Tamames, de PNL sobre movilidad sin mencionar ni una sola vez el cambio climático. Es fascinante. Igual que su candidato en la moción de censura, parece que se niegan ustedes a reconocer la crisis climática que ya está aquí. No les importa, no la consideran una prioridad, ni siquiera la tienen en cuenta. Entiendo que es porque, llegado el momento, ustedes podrán pagarse el aire puro y el agua limpia que la gran mayoría de la gente no podrá permitirse, pero el resto no queremos que las generaciones que vienen vivan en un desierto. Señorías de VOX, la crisis climática ya está aquí y se está cobrando su precio en vidas, en las vidas de los más pobres. Pero eso les da igual y por eso hacen la vista gorda con sus amiguetes, los grandes empresarios de las eléctricas, las petroleras y demás industrias contaminantes, porque eso no lo quieren ver. Se lo repito, señorías, aunque no lo quieran ver, la crisis climática ya está aquí y la gente humilde ya la está sufriendo, cualquier propuesta en materia de movilidad y transición energética que no ponga la lucha contra la emergencia climática como prioridad es una política miope, cortoplacista y condenada al fracaso. El negacionismo del cambio climático no solo es una teoría conspiranoica ridícula de esas de gorrito de papel de aluminio, es un discurso que pone gravemente en peligro el futuro de este país, la supervivencia de todos los y las españolas y hasta la continuación de la vida humana, pero ustedes son capaces de presentar una PNL sobre transición energética y movilidad sin mencionarla una sola vez, simplemente es increíble.

Señorías de VOX, el futuro está en la industria verde y sostenible, en las energías renovables para el futuro de la vida en el Planeta, pero también para el futuro de nuestro país, para modernizar y ampliar nuestra industria tecnológica. España está atrayendo muchísima inversión extranjera para energías renovables, para la fabricación de baterías, para la producción de hidrógeno verde, para los semiconductores o para los centros de datos. Claro que España debe renovar su parque automovilístico, somos conscientes, y hasta ustedes reconocen en su escrito los distintos planes de ayudas que este Gobierno de coalición ha puesto en marcha para hacerlo posible. Este Gobierno y la Unión Europea, a través del PERTE y de los fondos Next Generation UE, están haciendo enormes esfuerzos para reducir las emisiones y renovar los vehículos de las familias de este país. El horizonte es claro: A partir de 2035 ya no se podrán fabricar en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 8

Europa vehículos de combustión. Mientras ustedes continúan tapándose los ojos y dando la espalda a los verdaderos problemas de este país, nosotros seguiremos haciendo políticas para el futuro, para el horizonte de emisiones cero y también para tener un parque automovilístico más moderno y seguro, pero también será un parque automovilístico verde, porque nada que contribuya a seguir contaminando es bueno para este país (**el señor Fernández-Lomana Gutiérrez pronuncia palabras que no se perciben**) y ninguna política que no quiera ver la crisis climática tiene sentido. Votaremos en contra.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muchas gracias, presidente.

Me sumo a las felicitaciones por parte de la portavocía de mi grupo parlamentario y del resto de fuerzas políticas, deseándole éxitos en la nueva andadura como presidente, que también serán éxitos de la Comisión. La verdad es que lo que aquí se va a debatir me lleva a mí a una situación de choque mental y les explico por qué, aunque la expresión sea muy coloquial. En primer lugar, porque el fundamento de la proposición presentada por el Grupo Parlamentario VOX tiene todo el sentido del mundo en base a sus reflexiones y a los datos recogidos en la proposición no de ley. El problema es que este debate sobre la renovación del parque automovilístico se convierte en una confrontación sobre si se utiliza o no o si hay o no una sensibilidad en materia de lucha contra el cambio climático, cuestión que a mí me parece relevante. Por tanto, unos no muestran esa sensibilidad y otros se equivocan estratégicamente en cómo combatirla para alcanzar el objetivo de neutralidad climática y en el camino y las vías que debemos avanzar para descarbonizar el sector del transporte. Efectivamente, la estrategia del Gobierno de escoger una única tecnología en el año 2023, que es la tecnología eléctrica, no está favoreciendo el objetivo que el Gobierno dice perseguir y que otras fuerzas políticas apoyan. Me explico, como tenemos un parque automovilístico cada vez más envejecido, como tenemos un parque automovilístico que cada mes y cada semestre que pasa aumenta su antigüedad y su longevidad en varias décimas, se está produciendo un incremento del volumen de las emisiones de gases contaminantes y de otro tipo de contaminantes atmosféricos, concretamente  $\text{NO}_x$ , azufre, ozono, etcétera, que están perjudicando la calidad del aire de las ciudades y que están perjudicando el volumen total de emisiones de gases de efecto invernadero. Por tanto, si tenemos un problema como este, sabemos que no tenemos una tecnología lo suficientemente madura y tenemos alternativas para poder descarbonizar en los próximos años, de una forma más eficiente, el parque automovilístico español, por lo que habrá que adoptar medidas que conduzcan a ese objetivo que es reducir las emisiones, y apostar por una única tecnología no es el camino que nos va a llevar en los próximos años a reducir las emisiones en el parque de carreteras español. A todo esto hay que sumar el ingrediente que nos trae aquí que es el de la seguridad vial. Se puede hablar de apostar por coches y automóviles más avanzados tecnológicamente, pero, sin embargo, lo que está sucediendo es que más vehículos antiguos están circulando por el parque de carreteras. En definitiva, ante esta circunstancia el Grupo Parlamentario Popular presentó hace ya tiempo en la Comisión de Industria, en la Comisión de Seguridad Vial y en la Comisión de Transición Ecológica una proposición no de ley para atacar y complementar el Plan MOVES y la electrificación de los vehículos particulares, con la cual estamos de acuerdo, con una renovación de otras tecnologías que sean de bajas emisiones, nos referimos especialmente a la tecnología Euro 6d, es decir, a los fabricados a partir de noviembre del año 2015 que emiten de media 120 gramos por kilómetro. Si en los próximos años no complementamos también el Plan MOVES con un plan de renovación de tecnologías de bajas emisiones, lo que estaremos favoreciendo será aumentar el volumen de contaminantes atmosféricos y aumentar el volumen de gases de efecto invernadero. Esa es la postura del Partido Popular y, desde luego, creemos que para lograr ese objetivo tiene toda la sensatez del mundo complementar al Plan MOVES.

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

A continuación, para concluir esta proposición, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Arribas.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente.

Quiero que mis primeras palabras sean de agradecimiento al presidente saliente, a Teodoro García Egea, por su compromiso con la Comisión de Seguridad Vial, por su capacidad de diálogo y por tener una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 9

actitud que ha sido positiva durante los meses que ha estado al frente de la Comisión, por lo que le deseamos lo mejor en su nueva andadura personal. A usted, señor Matarí, quiero darle la bienvenida de nuevo. Estoy seguro que hará una buena gestión de la Comisión, como ya ha hecho en otras etapas y, como decía el señor Gago, sus éxitos serán los éxitos de todos nosotros y de todos los ciudadanos y ciudadanas.

Señorías de VOX, tengo que decirles que he leído varias veces su extensa proposición no de ley y sigo sin encontrar mucha coherencia en la misma. Ustedes dicen textualmente en la exposición de motivos: La antigüedad de los vehículos es un factor de riesgo en cuanto a la seguridad vial. Pero, a renglón seguido, ustedes critican las propuestas que el Gobierno ha puesto en marcha para intentar movilizarlo, modernizarlo y renovarlo. Como decimos en mi tierra, ustedes son como el perro del hortelano, que ni comen las berzas, ni las dejan comer. Señor Alcaraz, desde el máximo respeto, yo entiendo que usted quiera venir a esta Comisión a debatir proposiciones no de ley para hacerse su vídeo, para hacerse sus fotos y para justificar su actividad parlamentaria, pero durante la tramitación de los Presupuestos Generales del Estado ustedes no presentaron ni una sola propuesta ni una sola enmienda en relación con este asunto, ni una sola. **(El señor Sánchez del Real hace gestos indicando muchas.—Rumores).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Ustedes en aquel tiempo decidieron no madrugar y no presentaron absolutamente nada. Ahora ustedes vienen a pedir un plan nacional urgente para la renovación del parque automovilístico obviando por completo que ya hay planes en marcha que están funcionando y además con unos excelentes resultados. Le voy a poner dos ejemplos. El primero, el PERTE para el desarrollo del vehículo eléctrico y conectado, y por mucho que a ustedes les duela, señorías de VOX, en la convocatoria del año 2022 se han concedido 877 millones de euros a diez proyectos tractores, unas actuaciones que van a movilizar inversiones por valor de 2250 millones de euros en el sector automovilístico. Unas cifras que van a ir en aumento, porque el Ministerio de Industria ya está trabajando en una segunda convocatoria. Además, y haciendo referencia al segundo ejemplo, está el Plan MOVES, que ustedes nombraban anteriormente, gestionado por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía. Como bien saben o deberían saber, estos planes están pensados para fomentar la adquisición de vehículos de cero o bajas emisiones para favorecer la transición a una movilidad nueva y, precisamente, para facilitar la compra de vehículos nuevos. Señorías, yo sé que, como decía la señorita de Unidas Podemos, a ustedes esto del cambio climático no les importa. Ustedes se mantienen totalmente ajenos a ello. Me gustaría darles un dato. ¿Se han parado a pensar ustedes cuántas muertes se producen al cabo del año en nuestro país a causa de la contaminación? Porque en su PNL, que está llena de números, no he visto ni una sola referencia a ello. Estamos hablando de que fallecen 45 000 personas mayores de catorce años. Señorías, díganme si proteger a esas 45 000 personas no es también patriotismo. Ustedes, a diferencia de nosotros, tienen un concepto bastante desvirtuado del patriotismo. **(El señor Alcaraz Martos: Mire el Gobierno.— El señor Fernández-Lomana Gutiérrez: Eso sí es verdad).** Es cierto, nosotros protegemos a todos y ustedes solo protegen a unos pocos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que concluir, señor Arribas.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Yo les diría, porque les quedan nueve meses de legislatura por delante que se les van a hacer largos, que están a tiempo de ponerse a trabajar por el conjunto de los españoles y las españolas.

Gracias, presidente.

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

### — SOBRE LA CREACIÓN DE UN CENTRO DESCENTRALIZADO DE EXÁMENES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO EN LALÍN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURAL. (Número de expediente 161/004165).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición, la que figura en el orden del día como punto número 3, sobre la creación de un centro descentralizado de exámenes de la Dirección General de Tráfico en Lalín. Autor: Grupo Parlamentario Plural. Para su defensa tiene la palabra el señor Rego Candamil.

Adelante, señor Rego.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 10

El señor **REGO CANDAMIL**: Gracias, señor presidente.

Creo que podemos coincidir con que siempre es positivo facilitar los servicios públicos al conjunto de los ciudadanos y ciudadanas y facilitar la accesibilidad de todo el mundo a esos servicios públicos en mejores condiciones. Nosotros vivimos en un país, en *Galiza*, con una población dispersa, con unas vías de comunicación que no siempre son adecuadas y que muchas veces dificultan los desplazamientos, y nos encontramos casos como el Concello de Lalín, con una población de más de 20 000 habitantes, que no tiene un centro de exámenes de permisos de conducir, por lo que las personas que van a examinarse tienen que hacerlo en Pontevedra. Esto implica hacer un viaje de 140 kilómetros, que cuesta aproximadamente dos horas y media o algo más. Como todos sabemos, no solo para el examen de conducir, sino que, lógicamente, para realizar las prácticas anteriores, que es normal que se hagan en la misma localidad en que se va a hacer el examen, y esto se produce en unas circunstancias en que además sufrimos un encarecimiento brutal del precio de los carburantes, como ya debatimos en un punto anterior, lo que supone un encarecimiento de las prácticas que lo asumen las autoescuelas, normalmente negocios autónomos o pequeños, o lo trasladan a los usuarios y usuarias. Ninguna de las dos soluciones nos parece que sea razonable, por lo que consideramos que la solución es la descentralización. Por cierto, como se hizo ya en otros concellos de *Galiza*, como recogemos en la exposición de motivos, en el de Foz, en A Mariña, con 10 000 habitantes; en el de Monforte de Lemos, con 18 000, y en el de O Barco de Valdeorras, con 13 000, que tienen menos población que Lalín y, sin embargo, tienen centros de examen. Por tanto, no vemos ninguna razón para que esto no se haga en el caso de Lalín, que reúne todas las condiciones para poder hacer esos exámenes con los criterios con que habitualmente se realizan, tanto en casco urbano como en autovía o *autoestrada*. Ese es el motivo de nuestra propuesta, que entendemos que puede ser apoyada por todo el mundo, porque lo que hacemos es instar al Gobierno del Estado a realizar las gestiones necesarias para la apertura de un centro de exámenes de la DGT para la obtención del permiso de conducir en el Concello de Lalín que, como decimos, es una población que reúne todos los requisitos y con una decisión de este tipo estaríamos facilitando las cosas a muchísima gente de ese concello y de los concellos de la comarca do Deza y do Ouriol.

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

A esta proposición se ha presentado una enmienda por el Grupo Popular y para su defensa tiene la palabra el señor García Díez.

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

No voy a alargar mis intervenciones sumándome a todos los deseos que ya se le han trasladado, pero sabe que lo hago igualmente. Esta iniciativa que nos ha presentado el señor Rego es una iniciativa presentada y registrada en el Congreso hace ya once meses, traída ahora a debate, no es nueva, pero tampoco lo es en cuanto al interés, porque con anterioridad al interés manifestado por el grupo proponente otros muchos diputados y de varios grupos ya lo habían hecho en legislaturas anteriores. Me voy a referir al año 2010, hace trece años, en el que diputados del Grupo Parlamentario Popular por la provincia de Pontevedra, encabezados por doña Ana Pastor, ya presentaron iniciativas casi similares a la que estamos debatiendo ahora. Concretamente, a una de las preguntas con respuesta escrita que se remitía al Gobierno en el año 2010, respondía diciendo que, por insuficiencia de medios personales y materiales para atender un nuevo centro de exámenes fuera de la capital, la Jefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra la desestimaba. Lo cierto es que, no solamente en el Congreso de los Diputados hubo interés por este asunto, porque el propio Concello de Lalín aprobaba mociones o el propio alcalde, don José Crespo, realizaba multitud de gestiones ante las autoridades que podían tener en su mano resolver este asunto. Así he encontrado una noticia del año 2013 (**lee un recorte de prensa**) en la que a la junta local de seguridad se le comunicaba —a la petición que hacía el alcalde— que no iba a ser posible atender una —como denominaban— histórica petición que —como dice la propia noticia— llevaba décadas reclamando este tema, y volvía a insistir: A pesar de que Lalín había hecho el pedido ya años atrás. Por tanto, insisto, no es algo nuevo, pero no por ello vamos a dejar —y sobre todo por coherencia con la postura que hemos mantenido, como acabo de referir, tanto aquí como en otras instituciones— de aprobarla. Pero sí hemos presentado una enmienda que nos parece que tiene justificación, porque estando de acuerdo, como digo, con que se celebren estos exámenes en la localidad de Lalín, que va a beneficiar a toda la comarca del Deza, también nos parece muy importante que para poder hacerlo se dote a la provincia de Pontevedra del número necesario de examinadores, así como de todos los medios personales y materiales que requiere este asunto. (**El señor Alcaraz Martos hace gestos afirmativos**). ¿Por qué? Porque, si no, no se van a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 11

poder atender suficientemente las solicitudes de participación en las pruebas de exámenes para obtener estos permisos. Esos examinadores y ese refuerzo van a venirles muy bien a todos los centros que tiene la Dirección General de Tráfico en la provincia de Pontevedra. Suponemos que no habrá inconveniente en que el Gobierno acepte esto, porque ayer mismo el ministro Marlaska anunciaba un plan de choque para aliviar la saturación que había por esta misma problemática en la Comunidad Autónoma de Cataluña. Yo espero que para Galicia tenga la misma sensibilidad.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

¿Por el Grupo Republicano, señora Granollers, quiere intervenir? **(Pausa)**. ¿Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, señor López de Uralde? **(Pausa)**.

Entonces tiene la palabra, el señor Alcaraz, por el Grupo VOX.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Gracias, presidente.

Una previa, acusar a este diputado de que no madruga cuando los ujieres y la Policía Nacional, que custodia la Cámara, pueden verificarlo, porque creo que soy el diputado que más madruga en esta legislatura, porque soy el que abre el Congreso, incluso a veces llego antes que los leones **(Risas)**, y no como otros que a lo mejor llegan más tarde, por las cenas que se tienen por ahí y por la juerga en algunos sitios. Este diputado madruga y trabaja, y ahí están los hechos. **(Aplausos.—Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Dicho eso, esta proposición no de ley es una iniciativa que quiere solucionar el problema de Lalín con estos examinadores, que ya se está haciendo también en muchísimas partes de España, pero esta iniciativa está sustentada, como bien se ha comentado, en la incapacidad de la DGT para poder dar cobertura a la demanda de los que quieren examinarse. A pesar de que recientemente aquí, en la última comparecencia del director general de la Dirección General de Tráfico, el señor Pérez Navarro dijo que ya no había ningún problema con los exámenes, ayer curiosamente el ministro del Interior desmintió al propio director de la DGT y dijo que sigue habiendo un problema para sacarse el carné de conducir. De hecho, aquí tenemos la noticia reciente **(muestra sucesivamente varios recortes de prensa)** de que el carné se atasca incluso con una espera de cuatro meses; 4000 cántabros que no pueden sacar el carné de conducir; la autoescuela de Granada denuncia listas de espera para poder examinarse; las autoescuelas de Castellón cargan contra Tráfico por el colapso y alertan del riesgo de cierres; 300 000 personas esperan para sacarse el carné de conducir tras haber aprobado el examen teórico. Señorías, es un desastre y es un colapso el que tiene el actual director general de Tráfico no dando solución para que las autoescuelas puedan examinar a muchísimos jóvenes a los que el carné no les supone simplemente el mero hecho de tener un vehículo para su distracción, para vivir, para hacer vacaciones o para divertirse entre los amigos, porque hay muchos jóvenes que realmente necesitan este carné para trabajar. Son muchas las empresas que están esperando a que estos jóvenes tengan el carné de conducir para dar salida precisamente a uno de los problemas que tiene este país como es el paro juvenil, en el que también somos los primeros con un 29,3% de paro juvenil al cierre del año 2022, para lo que se ha presentado precisamente esta iniciativa en esta Comisión. En este caso, la Dirección General de Tráfico y el Gobierno de España lo que están haciendo es propiciando que este paro juvenil siga manteniéndose. Por tanto, está muy bien la medida que traen aquí, pero esta medida tiene que ser extensible para toda España. Hay que dar solución a un problema que llevamos años sufriendo con este Gobierno, y creo que, mientras que no se vaya este Gobierno, los problemas para quienes quieren sacarse el carné de conducir van a estar garantizados.

Gracias.

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

Para concluir el debate de esta proposición, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor José Vélez.

El señor **JOSÉ VÉLEZ**: Muchas gracias, presidente.

Yo no le voy a dar la bienvenida, porque nunca se fue de esta Comisión, pero sí le voy a dar la enhorabuena por volver a la Presidencia y hago más las palabras del señor Gago. Me voy a permitir una afirmación que creo que no hará daño a nadie y es reconocer al señor Alcaraz, que es el que antes llega, al menos antes que el señor Abascal, y más veces que él. **(El señor Alcaraz Martos: ¡Y que Sánchez!)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 12

Ahora me ciño a la proposición. Es una proposición en la que entiendo que todos coincidimos en que hay que facilitar a la ciudadanía el acceso a los servicios públicos, como ha dicho el señor Rego, pero creo que se fundamenta en algunas premisas poco precisas, por no decir vagas, e incluso algunas veces falsas. Habla del perjuicio para las autoescuelas y los aspirantes por tener que desplazarse a 70 kilómetros para hacer las prácticas donde posteriormente realizarán el examen, cuando, por otra parte, en la misma exposición de motivos dice que Lalín reúne todas esas condiciones. Pues bien, hemos hablado con las autoescuelas —además, así lo corrobora el sentido común— que confirman que no se desplazan para las prácticas y que las realizan en su zona.

En cuanto al concepto de demografía que utiliza, hay que señalar que, con una población mucho mayor, en la Comunidad de Madrid solo hay tres centros de examen, y hay algunos casos de poblaciones alejadas más de 60 kilómetros del centro de examen, y pondría el ejemplo de Fuentidueña de Tajo, que no es la más lejana respecto al centro de exámenes de Móstoles. Hay que decir también que, cuando esto se hacía en su día, cuando las autoescuelas de otros municipios iban a realizar prácticas con los aspirantes en la zona donde luego se realizaría el examen, en concreto, en Móstoles, cuando solo había ese centro, se produjeron tal cantidad de incidencias en el flujo circulatorio que el propio ayuntamiento se vio obligado a prohibirlo mediante el artículo 82 de su ordenanza de tráfico. Por tanto, aunque pudiera ser deseable, no parece muy razonable un centro en Lalín que lo que provoque es un colapso de tráfico en Lalín.

En cualquier caso, han hablado también del gasto en combustible por el elevado encarecimiento de los combustibles. Pues bien, ha habido una proposición anterior que ya ha tratado la posible subvención, en este caso para las autoescuelas, que son las que hacen el gasto solo el día que llevan a los alumnos al examen en su propio coche, que es en el coche donde luego harán el examen, el que utilizan a diario en sus prácticas.

Teniendo en cuenta que en la provincia hay dos centros que actualmente cubren esas necesidades, lo que hay que poner en valor es el esfuerzo que desde la DGT se está haciendo para ampliar la plantilla del personal examinador, con refuerzo tanto del personal interino como del personal itinerante, y así poder aumentar la capacidad de exámenes y garantizar un servicio de calidad a la ciudadanía. Por cierto, también quiero señalar que el Partido Popular, en un brindis al sol, dice: en el año 2010 ya lo propusimos. Creo recordar que desde 2010 algún año han estado gobernando, en concreto, siete, y nunca lo hicieron, pero compartimos esa necesidad.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Rego, le pregunto si acepta o no la enmienda que se ha presentado.

El señor **REGO CANDAMIL**: Sí, la aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Es decir, que se votará incorporando la enmienda del Grupo Popular. Muchas gracias.

### — RELATIVA A LAS EMBARCACIONES DE RECREO SIN TÍTULO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/004609).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley que aparece en el orden del día como punto número 4, relativa a las embarcaciones de recreo sin título. El autor es el Grupo Parlamentario Republicano y para su defensa tiene la palabra la señora Rosique. Adelante.

La señora **ROSIQUE I SALTOR**: *Bon dia*. Gracias, presidente.

Hoy les hacemos una propuesta trabajada conjuntamente con Més per Menorca, nuestro partido de referencia en Menorca, y les proponemos dotar de mayor soberanía a la isla de Menorca para poder solucionar debidamente un problema que viene sucediéndose cada verano desde hace unos años. Vaya por delante que lo que planteamos es que cada uno pueda desarrollar las obligaciones que considere necesarias según su contexto territorial.

Les explico. Cada vez hay más empresas en Menorca que alquilan barcos a motor de menos de 5 metros de eslora, con una potencia máxima de 11,26 kilovatios, o que alquilan barcos de vela de menos de 6 metros de eslora, con las únicas condiciones de no alejarse más de 2 millas de un puerto y de conducir de día, sin obligación alguna de tener una titulación al respecto, y ahí es donde tenemos el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 13

problema. Esto que sucede en Menorca también sucede en otros territorios de costa con una actividad turística destacable. Seguro que conocen a alguien que ha alquilado un barco con estas condiciones o incluso lo hayan alquilado ustedes mismos. Como comprenderán, a pesar de que sean barcos con poca potencia, estos barcos pueden suponer un riesgo para los navegantes y los bañistas, si el conductor lo utiliza por primera vez o no tiene conocimientos al respecto. Y eso es precisamente lo que sucede cada verano en Menorca, que con el elevado número de turistas que hay en la isla el número de accidentes es cada vez mayor. Por eso, tanto el Consell Insular de Menorca como el Ajuntament de Ciutadella han aprobado mociones solicitando a la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que suprima el artículo 10 del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, que es el artículo que establece, precisamente, la excepción de no necesitar un título. Por su parte, capitanía marítima también ha advertido a la dirección general sobre la peligrosidad de este asunto.

Por ello, hoy vamos a transaccionar con el Partido Socialista una enmienda, que seguramente ya se esté repartiendo y que en breve van a tener. Es una enmienda que va a permitir a Menorca poder autorizar la prohibición de la conducción de ese tipo de embarcaciones si no se dispone de ninguna titulación. Hoy avanzamos en esta línea y haremos un seguimiento al respecto para que pase a ser una realidad.

Gracias.

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

A esta proposición se han presentado dos enmiendas. Para la defensa de la presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO**: Buenas tardes. Muchísimas gracias.

Como ha explicado la portavoz de Esquerra, en algunas playas de Menorca, pero también en otras de nuestro país, nos encontramos con que de vez en cuando, sobre todo en la época estival, embarcaciones pequeñas, de hasta 5 metros de eslora y de hasta 11 kilovatios de potencia, embarcaciones que no necesitan ningún título para poder navegar con ellas, pueden ocasionar —insisto, en determinadas épocas y en determinadas playas— algún perjuicio o riesgo incluso para otras embarcaciones y para personas que están usando el mar. Efectivamente, sería conveniente poder habilitar o dar la potestad a la autoridad marítima para que, en el caso de que existan riesgos o de que exista algún conflicto, pueda prohibir el uso de estas embarcaciones, aunque no de forma sistemática ni general en todo el país, porque creo que tampoco sería bueno, ya que es una actividad que pueden utilizar también personas que quieren salir a pescar, por ejemplo. Por lo tanto, como norma general que no se prohíba, pero sí se debería tener el título administrativo suficiente, el título legal para que la autoridad marítima pueda, insisto, en circunstancias en que exista riesgo y en un lugar determinado, prohibir esa actividad, insisto, para pequeñas embarcaciones de pequeña potencia y que no necesitan ningún título para usarlas, de manera que, en caso de riesgo, pueda no permitirse ese uso.

Esa es la finalidad de la transacción que hemos hecho con el grupo proponente. Creo que sería bueno que salga por amplia mayoría y, si es posible, que sea votada por el conjunto de los grupos, puesto que simplemente se trata de que, cuando exista riesgo, se habilite que no puedan usarse esas embarcaciones sin el título.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

La verdad es que nos ha sorprendido que esta iniciativa se plantee en esta Comisión. No es precisamente la más adecuada, porque aquí hablamos de seguridad vial y los títulos de embarcaciones recreativas no los expide nada más ni nada menos que la Dirección General de la Marina Mercante, que no depende de esta Comisión. Pero lo que me ha sorprendido más todavía es escuchar a la proponente las pretensiones de poder —como ha dicho— resolver, decidir, legislar, dicho en una palabra, en esta materia dentro de su propia comunidad, con lo cual es todavía más inadecuada por desproporcionada.

Las consecuencias de una medida del calado de lo que aquí se propone es ignorar lo que es España, su costa, su turismo y su turismo recreativo. Son casi 8000 kilómetros de costa —a los que habría que añadir también los referidos a las embarcaciones recreativas en pantanos y en otros lugares—, y son pequeñas empresas las que desarrollan estas actividades. Además, es que el número de embarcaciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 14

menores de 8 metros que estén dadas de alta en algún tipo de matrícula son el 90 % del total de las embarcaciones. Por lo tanto, sabemos a quién podría afectar positiva o negativamente cualquier decisión que se tome el respecto.

En cuanto a la seguridad, por supuesto; de hecho, quizá sea la única palabra con la que estamos totalmente de acuerdo, la seguridad, y para eso estamos en esta Comisión. Pero lo que aquí se propone es reformar un real decreto que, entre otras cuestiones, regula las condiciones para navegar sin titulación náutica y reformar, como dice la propia iniciativa y la transaccional que nos acaban de repartir, para prohibir —esa es la palabra que se usa— gobernar las clases de embarcaciones recogidas en el artículo 10. Si vamos a ese artículo 10 y leemos qué tipo de embarcaciones son las que estarían reguladas, además de las de motor, a las que acaba de referirse, o de vela de menos de 6 metros de eslora, habla también de artefactos flotantes, exceptuando las motos náuticas. Y si vamos al artículo donde se define lo que es un artefacto flotante, que es el artículo 3, veremos que, entre ellos, como artefactos flotantes de recreo están las piraguas, los kayaks, las canoas sin motor, los patines con pedales, las tablas a vela, las instalaciones flotantes fondeadas, etcétera. Es decir, que lo que pretendemos, tanto en la propuesta inicial como en la transaccional —como dice la transaccional que acaban de repartirme—, es prohibir el alquiler a personas sin titulación para el manejo de embarcaciones de recreo, que son estas que les acabo de leer, entre otras. Piensen ustedes en las consecuencias, porque no es lo mismo un patín a pedales que una embarcación a motor, ni es lo mismo salir o entrar de una playa a 200 metros que de un puerto deportivo o de un pantalán, cruzando vías de navegación o cruzándose delante de un buque de otra eslora o tamaño, ni es lo mismo un kayak que una moto de agua.

Es posible que para algunas de estas modalidades fuese conveniente exigirles algún tipo de titulación; es posible. Por eso, nosotros lo que estamos planteando no es prohibir, sino que se estudie —y leo textualmente nuestra enmienda, que veo que no ha sido tenida en cuenta ni tan siquiera para transaccionar; permanece esa alergia al Partido Popular, por encima del interés general— y se inste al Gobierno a revisar el artículo 10 con el objetivo de analizar los diferentes tipos de artefactos flotantes a los efectos de poder requerir algún tipo de titulación o formación para su manejo, pero no prohibir. Piensen en las consecuencias.

Muchas gracias.

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

Pasamos a la fijación de posiciones por los distintos grupos. Por el Grupo Mixto, en primer lugar, el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias.

Intervendré en nombre del Grupo Mixto en esta Comisión y comienzo, cómo no, uniéndome a las felicitaciones al señor Matarí por haber sido elegido presidente de esta Comisión sobre Seguridad Vial. Como han dicho otros portavoces, confío en que de aquí al final de legislatura se recupere la buena actividad en esta interesante Comisión.

Respecto a la iniciativa, comenzaba la portavoz del Grupo Republicano señalando que esta proposición no de ley pretendía dar mayor soberanía a la isla de Menorca, lo cual es una terminología que, viniendo de un grupo independentista y de su partido de referencia en Menorca, me pone automáticamente en guardia. Observo que hay un texto transaccional, basado en una enmienda del Grupo Socialista, que modula las ínfulas soberanistas para habilitar el manejo de este tipo de embarcaciones que pueden ser operadas sin título y en aras de una mayor seguridad, aunque coincido con el portavoz del Grupo Popular en que esta iniciativa náutica debería haber sido planteada en el seno de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Considero que este no es el marco parlamentario para plantear esta cuestión y me abstendré a la hora de la votación, aunque sí me parece muy necesario que en España se regule de una vez por todas la titulación, la habilitación o los permisos para este tipo de embarcaciones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, la señora Muñoz. Adelante.

La señora **MUÑOZ DALDA**: Gracias, presidente.

Señorías, vengo de una tierra con una conexión profunda con el mar; está en nuestro ADN, nos sale por los cuatro costados. Quienes venimos de territorios insulares de nuestro país conocemos de primera mano

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 15

la fascinación y la belleza del mar, pero también somos muy conscientes de lo peligroso que puede llegar a ser. Conozco de primera mano a trabajadores de embarcaciones industriales de pesca y de recreo, y todos ellos respetan el mar y se relacionan con él con muchísima precaución, porque no es una atracción turística, es una fuerza incontrolable de la naturaleza, y en mi isla lo sabemos bien. Por eso, es irresponsable permitir que particulares sin la titulación ni los conocimientos necesarios para manejar embarcaciones puedan alquilarlas y echarse al mar: pone en peligro a otros navegantes, a los bañistas y a las propias personas que alquilan este tipo de embarcaciones, y así lo demuestran los accidentes que se suceden año tras año en lugares como Menorca y, lo que es peor, esta práctica se lleva a cabo por empresas turísticas que se lucran poniendo en riesgo la vida de los turistas y de la gente que vive en nuestras islas, a los que echan al mar sin ningún conocimiento ni precaución. De nuevo, el interés económico prima frente a la vida y el bienestar de la gente, y no debería ser así y no puede continuar siéndolo.

Señorías, el mar no es un juguete, es una fuente de riqueza para nuestras islas, sí, pero no puede serlo a costa de poner en riesgo la seguridad de todos los que disfrutan de nuestras playas. Es urgente que se revise el artículo 10 del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, y que se estudie la manera de garantizar la seguridad e integridad de bañistas, turistas y navegantes. Así se les ha instado por parte del Consell Insular de Menorca y del Ajuntament de Ciutadella, pero llevan más de un año sin obtener respuesta. En este caso, la inacción es una irresponsabilidad que genera accidentes, personas heridas y cuesta vidas. Los problemas de los territorios insulares de nuestro país no pueden ser problemas de segunda que se queden archivados en un cajón y se olviden. Debemos abordarlos con rigor, con responsabilidad y con urgencia. La proliferación de accidentes debido a las embarcaciones de recreo sin titulación son tan solo un ejemplo más de lo que cuesta en Madrid mirar a las islas, escuchar nuestras demandas y ponerlas en el centro de la agenda política. Hagámoslo.

Votaremos a favor y muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para concluir esta PNL, por el grupo VOX, tiene la palabra el Miralles.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchísimas gracias, señor Matarí.

En primer lugar, quiero felicitarle por su nombramiento, habida cuenta de que es mi primera intervención en esta Comisión y, por tanto, la primera ocasión en la que tengo oportunidad de hablar con usted en su condición de presidente recién reelegido. Por otro lado, también quisiera tener unas palabras de reconocimiento para quien fue alcalde de Granada, que hoy recibe un merecido homenaje, un compañero suyo, don José Gabriel Díaz Berbel, que en gloria esté, que hoy tiene la inauguración de una calle a su nombre en Granada, a la que no puedo asistir, ya que estoy aquí cumpliendo con mis obligaciones parlamentarias, donde él también puso alto en su día el nivel de nuestra provincia.

Debatimos una proposición no de ley en la que me resulta sorprendente que tanto el Partido Socialista como el Partido Popular hayan entrado al juego de los delirios soberanistas de la señora proponente, ya que nos ha hablado de la soberanía menorquina. Estoy aquí con un nieto de un motrileño, y yo soy hijo de motrileño y bautizado en La Alpujarra, y se nos ha venido a la mente aquella crónica de mi buen amigo, Rafael Vílchez, respecto al político que, en el siglo XIX, en Pitres, en La Alpujarra, prometió un puerto. Pues vamos a hacer el cantón alpujarreño-motrileño, ya que tenemos raíces motrileñas y alpujarreñas, al igual que el señor Juan Gabriel Rufián, el portavoz de la Izquierda Republicana de Cataluña, que también es paisano mío, de Turón, concretamente.

Como decía, no salgo de mi asombro con esto de la soberanía menorquina, que viene a confirmar el delirio, en general, que supone la propia proposición en sí. No todo en la vida es práctica ni cabeza, me decía un empresario del sector náutico. Señores de la Izquierda Republicana de Cataluña, ustedes no tienen ni práctica ni cabeza. No se trata de titulación, se trata de cabeza. ¿Saben ustedes, señores de la izquierda republicana catalana, que con un título de seis horas se puede gobernar una embarcación de 6 metros y hasta 260 caballos? ¿Son ustedes conscientes de que atacan directamente a una actividad económica que mueve a miles de familias? ¿Son ustedes conscientes de que con su planteamiento privan de la opción de un día de recreo a muchas personas que no tienen la posibilidad de tener una embarcación de recreo? ¿Saben ustedes, señores de la Izquierda Republicana de Cataluña, que en España no hay datos sobre los accidentes, pero si acudimos a países serios, por ejemplo, Estados Unidos, tenemos un dato que llama la atención (**risas**) —causa risa, pero el dato mata el relato—, y es que los accidentes que causan más víctimas mortales, bastante por encima del resto, y excepción hecha del caso aislado del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 16

arranque impropio del motor, son los debidos al consumo de drogas y alcohol, sobre lo que aquí más de una señorita parece ser tiene reputada experiencia?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir acabando, señor Miralles, por favor.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Termino, porque esta era mi última reflexión.

Desde luego, el planteamiento y la formas de la Izquierda Republicana de Cataluña no dan para más que tomarse esta PNL muy poco en serio.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

En esta proposición se votará la enmienda transaccional presentada por el Grupo Republicano y el Grupo Socialista.

### — SOBRE LA INCLUSIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/004743).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, señorías, a la proposición que aparece en el orden del día como la número 6, sobre la inclusión de la seguridad vial en la cooperación internacional. Es una proposición del Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Díaz Rodríguez. Adelante.

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

Quiero unirme a la felicitación por la reedición de su Presidencia y desearle la mejor de las suertes. También quiero desearle la mejor de las suertes al presidente saliente.

La proposición no de ley que hoy presenta el Grupo Socialista con el número 6 entendemos que no es una cuestión a la que haya que oponerse por razones partidistas. Es una PNL oportuna, de evidente actualidad, presente y futura, y embrionaria de variados planteamientos y proyectos internacionales para los próximos años en una cuestión, como la seguridad vial, que trasciende a nuestros municipios y a nuestras fronteras como país. Es un tema de cogobernanza democrática y que requiere de manera prioritaria una conformación de estrategias a nivel internacional. La seguridad vial no puede ser una materia que se afronte desde el ombliguismo. De una política adecuada en seguridad vial dependen las vidas de muchos ciudadanos, también su salud, la sostenibilidad de nuestro planeta y, en definitiva, la convivencia en nuestras ciudades.

Desde este punto de vista, no puede analizarse desde un prisma endógeno, sino que deben compartirse experiencias con los países de nuestro entorno y también con otros países, especialmente, con los países amigos de Latinoamérica y del Caribe, que lo consideran como un grave problema social, como lo demuestra la aprobación del Plan Iberoamericano de Seguridad Vial o la constitución de la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial, AIPSEV. Según la Organización Mundial de la Salud —y estamos hablando de datos objetivos— más de 110 000 personas fallecen hoy día en esta región cada año como consecuencia de accidentes de tráfico. De estos fallecimientos podemos extraer otro dato importante, y es que seis de cada diez son usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motoristas. Esto ya no es una cuestión de pérdida de vidas, sino también de lesionados, que podemos cifrar en decenas de miles. Supone también un coste económico importante, que se ha valorado en el 3 % del PIB en esta área de nuestro planeta.

No profundizamos en las causas de esta situación, porque no es el momento, pero tienen que ver con infraestructuras viales inadecuadas, falta de cultura en el cumplimiento de las normas de tráfico o falta de educación vial, y también habría que indagar en el parque móvil de esta zona del planeta. Pero sí podemos decir que, además de las muertes y los lesionados, esta situación supone también una incidencia en la sostenibilidad, en la movilidad y en la pérdida de calidad medioambiental. Podemos decir que es un problema de todos. La Agenda 2030 así lo establece y lo menciona, recoge esta preocupación, y en nuestro país, desde el ámbito de la cooperación, la DGT y otros organismos públicos —y no solo públicos, sino también fundaciones y entidades especializadas en esta materia— hacen hincapié en esta cuestión y ya se están desarrollando desde hace años políticas muy novedosas, que además tienen el reconocimiento internacional, hasta el punto de que somos un referente mundial en políticas de seguridad vial.

Sin extenderme mucho, queremos decir que estas políticas son trasladables a nuestros países amigos de Latinoamérica, desde el fortalecimiento, colaboración y apoyo a las administraciones públicas de estos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 17

países, pero también implementando medidas en materia de seguridad vial, pasando por incluir en el IV Plan Director de la Cooperación Española medidas de colaboración en esta materia. En definitiva, son medidas imprescindibles para permitirnos establecer acuerdos y convenios con los países que lo deseen, para asesorar, acompañar e imbricar proyectos en esta materia que mejoren los datos de siniestralidad que acabo de mencionar y que den lugar a conciertos con estos países para que en los entornos urbanos la convivencia entre peatones y la movilidad de vehículos, la calidad del aire y la sostenibilidad sean mejorados y sean una realidad, así como que nuestro medio ambiente se vea también afectado positivamente a través de protocolos de actuación, modernización de infraestructuras viales y desarrollo de políticas activas de seguridad vial.

Por todo eso, solicitamos el apoyo para la PNL que se ha presentado. **(Aplausos)**.

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

Se ha presentado una enmienda por el Grupo Popular. Para su defensa, tiene la palabra la señora Gázquez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Gracias, presidente, y me uno, cómo no, una vez más a la enhorabuena por su vuelta a la Presidencia.

El Partido Popular presentó en el año 2017, también en Comisión, una proposición no de ley muy parecida a esta, pero era más concreta. De hecho, nuestra enmienda ha tratado de concretar esta cuestión, pues, si bien estamos de acuerdo en que la cooperación internacional tiene que abarcar muchísimos ámbitos, creemos que hay que concretar los temas para que no queden un poco ambiguos. En ese sentido, nosotros lo que pedimos es que se desarrollen actividades y actuaciones que permitan exportar nuestro modelo, un modelo de gestión que en España está basado, prácticamente, en dos facetas: por un lado, la que desarrollan los técnicos competentes en la materia, porque son bastante específicas y bastante buenos en ello, y que desarrolla la Guardia Civil de Tráfico y, por supuesto, no quiero dejar de mencionar a los también artífices de que la seguridad vial en España sea un tema que funcione bien, que son las organizaciones y las fundaciones.

Ahondando en el tema de los técnicos, creo que deberían aceptar nuestra enmienda porque lo que también tenemos que exportar es nuestro sistema, nuestra competencia, nuestro *know how* al respecto: tenemos desarrollada la ingeniería de manera muy eficaz allí; tenemos unos sistemas de aglomerado que cada vez son más seguros; unas señalizaciones verticales y horizontales, biondas, pinturas y toda una serie de elementos que contribuyen a esa seguridad vial, y creo que deberíamos tratar de exportar, insisto, con el conocimiento de nuestras empresas y de nuestros técnicos toda esa forma de funcionar. También hay que dejar constancia de que en España, desafortunadamente, no se invierte lo suficiente en conservación y que ahora mismo ese peligro ya se está relacionando con los accidentes. En este momento hemos pasado de tener un patrimonio impresionante en vías públicas a estarlo perdiendo, pero perdiéndolo además de forma cuantificada por la falta de conservación en nuestros Presupuestos Generales del Estado.

Por otra parte, en cooperación internacional —aquí varios diputados compartimos comisiones— hemos reiterado y hemos presentado proposiciones no de ley en el sentido de que se invierta en infraestructuras y que sea una pata fundamental de nuestra cooperación internacional invertir en infraestructuras en los países en vías de desarrollo o en los países menos desarrollados, porque entendemos que es primordial. De nada vale invertir en un hospital o en un centro educativo si no tenemos una carretera que nos lleve a ellos, o sencillamente en salud, si no tenemos un agua potable o unos sistemas de saneamiento que limpien o depuren esa agua.

Asimismo, hay que poner en valor, por supuesto, la labor que hace la Guardia Civil en España. Creo que también es un modelo que exportar. La Guardia Civil —un cuerpo del que particularmente yo, pero creo que todos en esta sala nos sentimos muy orgullosos, y además seguro que lo puedo decir en alto— contribuye a la seguridad vial de una manera rigurosa. No vamos a hablar de alguna concesión que han hecho en Navarra determinados partidos por pagos a otros partidos, pero creo que la Guardia Civil tiene que seguir jugando ese papel fundamental para que la seguridad vial en España siga siendo un referente.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Mixto, el señor Martínez Oblanca.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 18

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Permítame que al hilo de las palabras del portavoz del Grupo Parlamentario VOX, yo también me sume al recuerdo de Gabriel Díaz Berbel, el entrañable y divertidísimo Kiki, con el que tuve el honor de compartir varios años en el Senado. Me alegra que Granada perpetúe su memoria dando su nombre a una calle de la ciudad a la que tanto aportó como alcalde. Díaz Berbel tuvo todo el mérito en la histórica visita del presidente norteamericano Bill Clinton a Granada, donde consagró el balcón sobre la Alhambra como el atardecer más hermoso del mundo.

Dicho esto, con relación a esta iniciativa, he de decir que me parece muy importante porque, como señalaba el portavoz del Grupo Socialista, hay un problema muy relevante en la seguridad vial de varios países iberoamericanos, que sufren significativos datos relacionados con el número de accidentes de tráfico. España, partiendo de que compartimos idioma además de una historia común, tiene mucho que ofrecer en esta materia de seguridad vial. Por eso apoyaré esta proposición no de ley, si bien la señora Gázquez ha defendido en su enmienda una serie de aspectos para enriquecer la cooperación internacional con la acreditada experiencia de las empresas y técnicos de nuestro país. Agradecería un esfuerzo para tratar de elaborar un texto transaccional que sume esta enmienda a la que, en todo caso, daré mi voto favorable.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Comú, la señora Saavedra. Adelante.

La señora **SAAVEDRA MUÑOZ**: *Gràcies, president.*

La cooperación internacional pretende la promoción de determinados aspectos que contribuyen a aumentar las capacidades de los países receptores de la cooperación para mejorar la vida de la ciudadanía. En este sentido, la Agenda 2030 identifica diversos objetivos que orientan las acciones de cooperación, que se articulan a través de la actuación de la Agencia Española para la Cooperación Internacional para el Desarrollo. La Agenda 2030 contiene dos metas que abordan específicamente la seguridad vial: la meta 3.6 de los ODS, para reducir a la mitad el número de muertos y lesiones a nivel mundial por accidentes de tránsito, y la meta 11.2 de los ODS, para mejorar la seguridad vial en la provisión y acceso a los sistemas de transporte, y la expansión del transporte público. La consecución de estas metas supone una mejora sustancial en la calidad de vida de las personas, desde luego.

Tal y como se describe en la exposición de motivos de esta PNL, existe un grave problema de seguridad vial en los países de Latinoamérica. El número de víctimas mortales anuales alcanza la espeluznante cifra de 110 000 y va en aumento. Por otra parte, nuestro país ha demostrado ser puntero en la implementación de políticas, acciones y campañas de seguridad vial que han conseguido una disminución muy importante de la sangría que se producía en nuestras calles y carreteras. La cooperación en este campo, por tanto, puede proporcionar instrumentos valiosos para reducir las muertes en carretera y facilitar el acceso a los sistemas de transporte seguros en calles y carreteras de los países empobrecidos. Votaremos, por tanto, a favor de esta PNL.

*Gràcies.*

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

Para concluir el debate de esta proposición, tiene la palabra por el Grupo VOX el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Como consideración previa, quiero— siendo la primera PNL que presenta el Grupo Socialista en la que puedo intervenir— transmitirle el pésame no solo mío sino creo que de todo nuestro grupo a la familia de la diputada Nasarre por la terrible pérdida que ha sufrido, de la que hemos tenido conocimiento posterior, y a los compañeros del grupo que están en ruta, que tengan mucha precaución en el camino. Creo que es necesario y de justicia.

Dicho lo cual, seguimos con las diferencias políticas y me van a permitir que me dedique a ello. Primero, incoherencia tras incoherencia. Creemos que pasa siempre —lo digo siempre, y ya sé que soy pesado; también lo era Catón el Viejo—, de nuevo una PNL, y yo sigo preguntando para qué sirve una PNL si luego el Gobierno no hace nada con las que se aprueban. Número 1. Segunda incoherencia, el PSOE diciéndole al Gobierno del PSOE que tiene que hacer algo. ¿Qué pasa, que no hablan? A mí me

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 19

preocupan este tipo de proposiciones que son trabajadas —y sí, han madrugado y tal—, pero de repente el grupo parlamentario del Gobierno le dice al Gobierno que tiene que hacer algo. Oigan, cojan el teléfono, llamen y ahorramos un ratito. Tercera incoherencia. El momento «¡Ahí va, los donuts!». Miren ustedes, llevamos tres años largos con la Ley de cooperación al desarrollo en este Parlamento. «¡Ahí va, los donuts!». ¿Se les había olvidado este tema? Porque yo, repasándolo, he dicho: Llevo tres años leyéndome documentos y no había salido ni una sola vez el tema de la seguridad vial. Bienvenido sea, porque es un tema neutro, razonable, como los que nosotros hemos pedido, de justicia, de humanidad, de desarrollo, literalmente. Pero, oigan, que han aprobado la ley por mayoría hace unas semanas y no venía nada, ni una mención a esto. No sé, también me resulta incoherente. Y me resulta, sobre todo, incoherente porque hay un cierto grado de neocolonialismo en la formulación que hacen con respecto a la seguridad vial y, por tanto también, al tráfico y, por tanto también, a los vehículos.

Ha dicho una diputada aquí que nosotros nos ponemos no sé qué de gorritos de papel Albal, pero por lo menos no ensuciamos la puerta del Congreso con pintura. Les pediría, por favor, a sus amiguitos que han venido a pintar el Congreso por enésima vez, que lo limpien, pero a ser posible sin herramientas mecánicas; que lo limpien con su propio organismo, a ser posible con la lengua, que me parecería lo razonable por ir contra un bien de interés cultural como es el Parlamento. **(Aplausos)**. Pueden elegir también otra parte de su organismo, no voy a ser yo un dictador diciéndoles con lo que pueden ustedes limpiar la porquería que tiran.

Pero hablando de porquería —y esto va enlazado al tema—, el señor comisario Thierry Breton nos vino a decir que, bueno, que vamos a quitar los coches contaminantes en Europa pero que los vamos a seguir vendiendo por ahí. ¡A ver cómo atan ustedes esta mosca por el rabo! ¿Para nosotros no pero para ellos sí? Es decir, vamos a ir a decirles allí: Mirad, la seguridad vial se basa en este tipo de vehículo, pero vosotros no, porque os tenemos que vender los vehículos que Alemania, que España y que otros países queremos producir pero que nosotros ya no queremos para nosotros. Eso es la cuarta incoherencia; incoherencia que, además, es reversible. Porque a los españoles les decimos que si uno no tiene medios, no tiene dinero y no se puede comprar uno de los nuevos vehículos no puede entrar al centro de las ciudades o no puede trabajar, pero allí sí se los vamos a recomendar. Es decir, quinta incoherencia. Y luego los famosos ODS. Si se leen el punto número 3.6 dice que para el 2020 tenía que haberse reducido a la mitad el número de víctimas de tráfico. ¿Qué estaban ustedes haciendo? Es que no se leen ni los ODS. El 3.6 decía que para el 2030, y ustedes llevan gobernando, señores del PSOE, desde 2018, si no recuerdo mal. Así que coordínense; no les voy a decir que se vayan de cena a coordinarse, porque podría acabar de alguna manera...

El señor **PRESIDENTE**: Debe concluir, señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Termino.

Coordínense, vayan adelante con propuestas serias —esta está al límite de serlo—, pero sean coherentes y, sobre todo, coordínense.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Sustanciada esta proposición, tiene la palabra el señor Díaz, sobre la enmienda presentada por el Grupo Popular.

El señor **DÍAZ RODRÍGUEZ**: No se acepta.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS ECONÓMICAS QUE INCENTIVEN LA INCORPORACIÓN DE PLANES DE SEGURIDAD VIAL, DENTRO DE LOS PLANES DE LA SEGURIDAD LABORAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/004744).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición que aparece como número 7 en el orden del día, sobre la implantación de medidas económicas que incentiven la incorporación de planes de seguridad vial, dentro de los planes de seguridad laboral. Autor, el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Senderos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 20

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Gracias, presidente.

Yo también me sumo a las felicitaciones; mi más sincera enhorabuena por su nombramiento.

Señorías, desde el Grupo Parlamentario Socialista presentamos esta proposición no de ley con un objetivo claro: reducir los accidentes de tráfico en nuestro país. La Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020 es la hoja de ruta que guía las actuaciones en materia de prevención de riesgos laborales hasta el año 2020. La estrategia plantea un objetivo tres dirigido a los sectores, actividades, colectivos y empresas de mayor riesgo, donde se identifica como línea prioritaria la promoción de la seguridad vial laboral, con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico laboral. La Estrategia Española de Seguridad y Salud en el trabajo 2023-2027, que se está negociando en el seno de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo —donde están representadas tanto las administraciones públicas como las organizaciones sindicales y empresariales—, mantendrá la relevancia de la seguridad vial, incluyendo actuaciones que promuevan su mejora. Por otro lado, la Dirección General de Tráfico, en colaboración con las diferentes comunidades autónomas y con las administraciones competentes en materia de prevención de riesgos laborales, está implantando un sello de movilidad segura y sostenible en la empresa. Con esta iniciativa, aquellas empresas que acrediten que disponen de un plan de movilidad adecuado reciben un distintivo de calidad. También, el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo viene elaborando desde 2007 informes relativos a la siniestralidad laboral relacionada con el tráfico. En ellos se constata que los accidentes relacionados con el tráfico y la movilidad de la población trabajadora tienen un papel tristemente destacado, tanto por su número como por su gravedad, por las secuelas que producen y por el coste personal y económico que suponen para la sociedad.

Señorías, estos datos avalan de forma incuestionable la prioridad de actuar en este campo para reducir los riesgos existentes. Diferentes informes nos advierten sobre los accidentes *in itinere*. El 35,9% del total de los accidentes laborales que se producen en España se sitúa en los desplazamientos de los centros de trabajo; en su defecto, motivados por los recorridos realizados dentro del horario laboral. Por otro lado, es necesario que las empresas cuenten con planes de prevención y formación en seguridad vial, evitando en la medida de lo posible los accidentes de tráfico derivados del desempeño de su trabajo y, en especial, en todas aquellas personas trabajadoras cuya función es la de trasladar a usuarios en las flotas de vehículos. Señorías, los planes de movilidad y seguridad vial van dirigidos a empresas, administraciones y trabajadores. Mejoran la calidad de vida laboral de los empleados; suponen un ahorro económico respecto a la movilidad no planificada; reducen la siniestralidad vial laboral; mejoran la gestión de la flota de vehículos; reducen los costes por absentismo y se fomenta una movilidad más sostenible social, económica y medioambiental.

Por todo ello, desde el Grupo Parlamentario Socialista hemos presentado esta proposición no de ley en la que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a estudiar la implementación de medidas económicas que incentiven la implantación de planes de seguridad vial dentro de los planes de seguridad laboral de las empresas e incentivar los planes de movilidad y de formación como una herramienta para garantizar la salud laboral en las empresas. Esperemos que nuestra proposición no de ley pueda contar con el apoyo mayoritario de los grupos de esta Comisión.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Se han presentado dos enmiendas a esta proposición. Para la defensa de la presentada por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Miralles.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchas gracias, señor presidente.

Hemos presentado una enmienda a esta proposición no de ley pero, como suele ocurrir cuando se trata de propuestas del Grupo Parlamentario VOX, por arte de birlibirlique aparecen enmiendas transaccionales que no se habían presentado, siempre al parecer con el fin de no darnos la razón. Seguiremos, no cesaremos en el empeño. Planteábamos que se sumara a la propuesta del grupo proponente la adopción de medidas necesarias para diseñar campañas divulgativas de concienciación de la seguridad vial en las empresas; promover la implantación de cursos de formación de seguridad vial en la empresa para crear una cultura preventiva de accidentes, así como impulsar la elaboración de fórmulas de apoyo a las empresas para la implantación de aplicaciones y otras herramientas tecnológicas, a fin de simplificar la recopilación y distribución de datos en relación con los accidentes producidos en los desplazamientos realizados durante la jornada laboral. En mi opinión, para el cumplimiento de un verdadero y efectivo servicio público para quienes padecen la siniestralidad laboral *in itinere*, sería más

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 21

beneficioso legislar a favor de la correcta determinación de los criterios a tener en cuenta a la hora de las bajas por accidente.

Por nuestra parte, el posicionamiento será el de abstención, poniendo de manifiesto de nuevo que resulta sorprendente y triste el hecho de que cuando hay enmiendas del Grupo Parlamentario VOX —a pesar de que se nos dice que no madrugamos, precisamente el que tiene fama de trasnochar de forma indebida—, se presenten enmiendas sin parar y se las ingenien de forma sistemática para montar transaccionales y cuestiones paralelas, de manera que nunca prosperan las incesantes iniciativas que desde nuestro grupo parlamentario, tanto los parlamentarios como los asistentes, traemos a la sede parlamentaria.

Muchas gracias.

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

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

El PSOE nos trae una proposición no de ley a esta Cámara sobre cómo estudiar medidas económicas para desarrollar la seguridad vial en los trayectos hacia el trabajo. Nosotros entendemos que dentro de los planes de prevención de riesgo ya tendrían que estar incluidas estas medidas en seguridad vial porque, al final, cuando un trabajador se desplaza a su centro de trabajo ya sabemos que ha entrado en su horario laboral y que un accidente de tráfico es considerado como un accidente laboral. Para una movilidad sostenible, para mejorar la calidad de vida y mejorar la salud también nos gustaría que se incluyeran trayectos que potenciaran la movilidad activa y otros tipos de movilidades compartidas; que no todo sea desplazarse con un vehículo propio.

Desde nuestro grupo entendemos que no podemos limitar las iniciativas solamente a ayudas económicas; las empresas ya deben incluir los trayectos, como hemos comentado, hasta los lugares de trabajo en los planes de prevención de riesgos —y lo deberían hacer por la necesaria responsabilidad social con el conjunto de la sociedad— y garantizar la seguridad de los trabajadores. Solo con esto ya se beneficiarían las empresas suficientemente como para tenerles que dotar de ayudas económicas. Por eso presentábamos nuestra enmienda, donde sacábamos la palabra «económicas» de las medidas, porque creemos que hay muchas otras medidas para impulsar la seguridad vial. En principio, vamos a aceptar la transaccional que nos ha presentado el PSOE y que se ha transaccionado con otros grupos. Por tanto, votaremos favorablemente a la PNL.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra la señora Saavedra.

La señora **SAAVEDRA MUÑOZ**: *Gràcies, president.*

La siniestralidad laboral es un problema grave, en nuestro país se cobra muchas vidas y en este sentido nos parece muy interesante avanzar en la propuesta de esta PNL. La necesidad de realizar desplazamientos en el marco de la actividad laboral es una condición de trabajo, y así se trata en la Ley de 1995 de riesgos laborales. Por tanto, debe ser tomada en consideración por la empresa en el desarrollo de su acción preventiva.

El Instituto Nacional de Seguridad Social y Salud en el Trabajo ha puesto en marcha diversos recursos para contribuir a una mejor integración de la seguridad vial laboral en la prevención de riesgos laborales, destacando la publicación del Plan Tipo de Movilidad Segura y Sostenible en la Empresa. Actualmente, el grupo de trabajo sobre seguridad vial laboral, creado en 2011, continúa en funcionamiento y a lo largo de este 2023 centrará su trabajo en el impulso y seguimiento del Plan de actuación para minimizar el impacto del accidente de tráfico sobre la siniestralidad laboral. En el seno de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo está prevista la inmediata presentación en pleno de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2023-2027, que incluye precisamente la mejora de la prevención de accidentes de trabajo y, en particular, la mejora de la seguridad vial. En este marco, desde luego, es posible y deseable el desarrollo de incentivos, como se propone, para la implementación de medidas de seguridad vial en la actividad preventiva de las empresas, que, por otra parte, tienen el deber de garantizar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 22

una formación teórica y práctica suficiente y adecuada en seguridad laboral y prevención de riesgos para trabajadores y trabajadoras. Por tanto, apoyaremos esta PNL.

*Gràcies.*

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Pérez Díaz para concluir esta PNL. Gracias.

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

Me sumo igualmente a las felicitaciones por su nombramiento y a los deseos de éxito en esta renovada responsabilidad.

Señorías, mi grupo va a apoyar esta iniciativa, en primer lugar, porque todo lo que suponga invertir en cultura preventiva o cultura de la seguridad sin duda logrará disminuir riesgos y accidentes laborales. En segundo lugar, porque esta iniciativa prácticamente va en la misma línea de la que ya se debatió en esta Comisión hace exactamente hoy seis años y un día —concretamente el 29 de marzo de 2017— a propuesta del Grupo Popular, lo que evidencia una vez más —y llueve sobre mojado— que su Gobierno, señorías, en estos cinco años no ha sido sensible con los problemas del día a día a los que se enfrentan los españoles, como es el caso que nos ocupa, donde la movilidad y los desplazamientos que se realizan por motivos de trabajo conllevan riesgo de sufrir un siniestro vial.

Señorías, los accidentes de tráfico constituyen un problema social porque afectan a todos los miembros de la sociedad, y un problema de salud porque pueden implicar fallecimientos, heridos, incapacidades, etcétera. La prevención en la seguridad vial es el elemento más importante a la hora de evitar accidentes, si bien su implementación, como ya se ha dicho aquí, requiere la participación, el compromiso y la implicación de todos: Gobierno, administraciones, empleados, empleadores, medios de comunicación, agentes de tráfico, etcétera.

Según el análisis de las estadísticas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en España en 2022, elaborado por la Secretaría Confederal de Salud Laboral y Sostenibilidad Medioambiental de Comisiones Obreras, «los accidentes de tráfico son la forma más habitual de los accidentes de trabajo con baja *in itinere*, un 62% en 2022, muy lejos de la siguiente causa, que son los golpes con objetos inmóviles o trabajador en movimiento», con un 24%. «Este fenómeno se agudiza en el caso de los accidentes mortales *in itinere*, donde el 87% de los fallecimientos al ir o volver del centro de trabajo en 2021 se debe a accidentes de tráfico y otro 12% a patologías no traumáticas». Por tanto, los datos demuestran que la evaluación de riesgos no es suficiente porque, en general, en esta no se va más allá de identificar el accidente de tráfico —bien sea *in itinere* o *in misión*— como riesgo, por el hecho de ir y volver al trabajo en vehículo o realizar tareas dentro de la jornada de trabajo con este, ya sea propiedad de la empresa o particular, y, como consecuencia de ello, establecer medidas de información y en algunos casos de formación teórica en la planificación de la prevención.

Ante esto se hace necesario profundizar en los factores de riesgo y, sobre todo, en las medidas a planificar, para minimizar el riesgo de los accidentes laborales de tráfico y ayudar a cumplir los principios de la acción preventiva recogidos en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Los planes de movilidad y seguridad vial son una herramienta de ayuda para que las empresas integren la movilidad sostenible y segura de sus trabajadores en sus políticas de salud laboral y en los planes de prevención de las mismas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pérez Díaz.

Perdón, me van a permitir. Había solicitado la palabra el portavoz del Grupo Mixto y no me he dado cuenta. Señor Martínez Oblanca, por favor, adelante.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Si leemos el Boletín Oficial de las Cortes Generales vemos una muy breve iniciativa en cuanto a exposición de motivos y parte dispositiva que, sin embargo, cobra un enorme valor cuando combina seguridad vial y actividad laboral. Resulta relevante y muy significativo el dato de que casi el 36% de los accidentes de trabajo en España se producen *in itinere*, por lo tanto esa trágica estadística bien merece reforzar las medidas para mejorar la salud laboral y actuar en ese ámbito. No obstante, hay que reconocer que las cargas que ya están asumiendo las empresas, sobre todo las medianas y las pequeñas, necesitan también de ayudas para, en su caso, implementar actuaciones en este campo al objeto de disminuir la siniestralidad en la entrada y salida del puesto de trabajo. El señor Senderos Oraá, portavoz del Grupo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 23

Socialista, relató un amplio número de ventajas que por sí mismas justifican que se inste al Gobierno en una línea a la que daré mi voto favorable, porque el desplazamiento hacia el puesto de trabajo en horario laboral tiene un amplísimo margen para mejorar la prevención de riesgos laborales.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.

Esta proposición se votará en los términos de la transaccional que se ha presentado, firmada por el Grupo Socialista, el Grupo Republicano, el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común y el Grupo Popular.

### — SOBRE EL USO DE MEDIOS MECÁNICOS EN LUGAR DE PLAGUICIDAS EN LA LIMPIEZA DE LAS VÍAS DE SERVICIO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN. (Número de expediente 161/004767).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición que aparece con el número 8 en el orden del día, sobre el uso de medios mecánicos en lugar de plaguicidas en la limpieza de la vías de servicio, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos. Para su defensa tiene la palabra el señor López de Uralde.

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

Permítame, en primer lugar, puesto que es la primera vez que intervengo hoy, unirme a la felicitación del resto de los grupos por su nombramiento y desearle mucha suerte en el período que todavía resta de legislatura.

El objeto de la normativa europea y española de uso sostenible de plaguicidas es que sean utilizados solamente cuando no son viables los medios mecánicos u otros medios alternativos. A su vez, la Administración debe velar por que se cumpla este orden de prelación en el uso de alternativas al empleo de plaguicidas, más aún en el caso de que se trate de ámbitos de su propia competencia. Ya un elevado número de administraciones de todo signo político han implementado medidas de no aplicación de plaguicidas en labores de mantenimiento y limpieza de vegetación en viales de su responsabilidad. Entre otras, las diputaciones provinciales de A Coruña, Barcelona, Vizcaya, Burgos, Girona, Guadalajara, Huesca, Jaén, León, Lugo, Málaga, Palencia, Pontevedra o Salamanca, los cabildos insulares de Lanzarote y Menorca, y las Comunidades Autónomas de Asturias, Cantabria, y La Rioja. Las actuaciones de las citadas administraciones públicas evidencian que el mantenimiento y la limpieza de la vegetación de los viales mediante medios mecánicos o alternativos a los plaguicidas es técnicamente viable y económicamente sostenible. Por tanto, es posible generalizar esta prohibición del uso de plaguicidas a todos los viales del Estado español.

Al respecto del uso de plaguicidas en vías de servicio, cabe referirse a la Directiva 128/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo del 21 de octubre de 2009, por la que se establece el marco de actuación comunitaria para conseguir un uso sostenible de los plaguicidas. En su artículo 11.2, relativo a medidas específicas para proteger el medio acuático y el agua potable, determina que en cuanto al uso de plaguicidas debe acometerse la reducción, en la medida de lo posible, o la eliminación de las aplicaciones en o a lo largo de carreteras y líneas de ferrocarril. A todo lo anterior hay que añadir que dado el objetivo del Real Decreto 1311/2012, coincidente con el de la Directiva 128/2009 que traspone al régimen jurídico español, y de acuerdo a lo establecido por estas dos normas jurídicas así como las medidas de protección más ambiciosas contenidas en la propuesta de la Comisión Europea del Reglamento de uso sostenible de plaguicidas, se resume que los productos fitosanitarios solo deben ser utilizados cuando no sea viable el empleo de medios mecánicos y tampoco el uso de otros medios alternativos. De igual modo, compete a las administraciones públicas velar para que esto se cumpla de manera general por todos los usuarios y de manera más agravada en las aplicaciones de estos productos en sus respectivos ámbitos de competencia, como es el caso de las vías de servicio. Por todo ello, y por las razones también expuestas en la exposición de motivos, pido el voto favorable a esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor López de Uralde.

Se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario VOX. Para su defensa, tiene la palabra el señor Fernández Lomana.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 24

El señor **FERNÁNDEZ LOMANA**: Gracias, presidente.

Como ha dicho mi compañero, esto es lo que sucede cuando no se comparte la manera de pensar y los postulados de la extrema izquierda radical que ha ejercido terrorismo urbano y callejero a las puertas del Congreso de los Diputados. Este es su concepto de la democracia y la libertad. **(El señor Arribas Maroto: ¿Y qué tiene que ver con la seguridad vial?)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández Lomana, aténgase por favor a la cuestión.

El señor **FERNÁNDEZ LOMANA**: Sí, ahora mismo me atengo. Simplemente lo que quería preguntarles...

El señor **PRESIDENTE**: Ahora mismo no. Estamos debatiendo...

El señor **FERNÁNDEZ LOMANA**: Perdona un momento, estoy en el uso de la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Estoy en el uso de la palabra yo, que soy el presidente. Le pido, por favor, que se atenga a la cuestión y a la proposición no de ley que estamos debatiendo. Muchas gracias.

El señor **FERNÁNDEZ LOMANA**: Simplemente lo único que quería, a colación de mi intervención, era saber si iban a emplear medios mecánicos, detergentes o productos químicos. Simplemente eso. Disculpe, presidente, voy a la cuestión.

Comunistas, es totalmente vergonzoso que con la situación que actualmente estamos viviendo los españoles la prioridad de este grupo parlamentario sea la prohibición del uso de productos fitosanitarios en todas las vías de servicio: áreas no urbanas, comprendidas ferrocarriles y demás redes viarias. Con esta propuesta lo que se pretende es permitir que las administraciones públicas prohíban el uso de fitosanitarios, empezando por las vías de servicio para continuar —y aquí está la trampa— con la eliminación de más del 50 % de productos fitosanitarios para acabar con las malas hierbas del campo, en la línea de su agenda ecológica radical y falsa, que persigue principalmente más intereses de tipo político y propagandístico que intereses en defensa de la naturaleza; pura propaganda radical. Desde aquí ya les decimos un no rotundo; preocúpense más de los agricultores, de los empleados de los ferrocarriles, de los empleados públicos, y dejen de preocuparse por los fanatismos sobre fitosanitarios y demás.

La verdad es que es curioso siempre su doble rasero. Por un lado, exigen a nuestros agricultores una normativa férrea y estricta, y luego tienen jornadas de puertas abiertas con los productos agrícolas provenientes de terceros países, como pueden ser Marruecos, Túnez, Argelia o Sudáfrica, con lo cual —y para terminar mi intervención— no estamos de acuerdo. Pensamos que al final esto es la propaganda ideológica, fanática y radical que utilizan siempre los comunistas y la extrema izquierda.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Martínez Oblanca. **(Denegación)**. Pasamos entonces al Grupo Parlamentario Popular. Señor Gamazo, tiene la palabra.

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

Antes de nada quiero darle la enhorabuena por volver a la Presidencia de esta Comisión. También queremos unirnos a las condolencias ya manifestadas a la familia de la diputada socialista Begoña Nasarre, y trasladarles nuestro más sentido pésame tanto ella como su familia, como al Grupo Parlamentario Socialista.

Entrando en el asunto, esta proposición no de ley que presenta uno de los grupos parlamentarios que sustenta al Gobierno, y del que forman parte algunas de sus diputadas y diputados, es un mero paripé parlamentario. ¿Por qué afirmamos esto? Porque Podemos nos trae una PNL instando al Gobierno de Sánchez a que haga su trabajo, y ellos forman parte de ese Gobierno de coalición, por lo que de forma indirecta Podemos nos está advirtiendo de la manifiesta dejadez e inacción del Gobierno también en este asunto. Si tanto les preocupa, en vez de presentar PNL podían modificar los reales decretos y ponerse manos a la obra desde el Gobierno. Además, esta PNL es un sinsentido parlamentario en el que el grupo proponente se contradice a sí mismo. Por un lado, nos indica en su exposición de motivos que el uso de los productos fitosanitarios está suficientemente regulado, llegando a finalizar la exposición de motivos, señalando que, atendiendo a la normativa vigente, los productos fitosanitarios solo deben ser utilizados

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 25

cuando no sea viable —subrayo, cuando no sea viable— el empleo de medios mecánicos y tampoco el uso de otros medios alternativos, y de igual modo, compete a las administraciones públicas velar para que esto se cumpla de manera general por todos los usuarios. Sin embargo, el *petitum*, incoherentemente con lo plasmado en la exposición de motivos, pide la prohibición de estos productos sin tener en consideración si puede resultar inviable la aplicación de métodos físicos en determinados casos o tramos de vías de servicio y cargándose la potestad de las administraciones públicas de velar por el cumplimiento normativo.

Si Podemos hubiera revisado la guía de gestión integrada de plagas, esta es la portada (**muestra una fotografía**), en concreto, la referente a redes de servicio y zonas industriales del Ministerio de Agricultura del Gobierno de España, del Gobierno de coalición del que ellos forman parte, sabrían que el propósito fundamental de la norma y de esta guía es informar del uso sostenible de productos fitosanitarios, esos que quieren prohibir en la PNL, para el control de la vegetación en márgenes taludes y entornos de distintas infraestructuras, entre ellas, las carreteras. En el mantenimiento de las vías de servicio debe considerarse no solo la aplicación de fitosanitarios de una manera indiscriminada, sino que se priorizarán tratamientos diferenciados en áreas o secciones y una integración de métodos químicos y mecánicos, porque, como dice la guía, en algunos casos puede resultar inviable la aplicación de métodos físicos como los desbroces.

Como creemos que hay que priorizar la limpieza de las vías porque es fundamental para garantizar una óptima movilidad de la ciudadanía, y como creemos que hay suficiente regulación con las limitaciones actuales fijadas por la normativa, y no queremos que se comprometa la seguridad vial de los usuarios de la red viaria, vamos a votar en contra del *petitum* propuesto.

Gracias.

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

Para concluir el debate de esta proposición no de ley, tiene la palabra la señora García López, vicepresidenta de esta Comisión, a la que quiero agradecer públicamente, y para que conste en el *Diario de Sesiones*, el trabajo que viene haciendo como vicepresidenta primera de la Comisión y también el que haya sido alguna manera la garantía de la continuidad de los trabajos de esta Comisión durante esta legislatura.

Adelante, señor García López.

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Muchas gracias, presidente. Bienvenido de nuevo, seguro que tendrá muchos éxitos. Muchísimas gracias por las condolencias. Todo el Grupo Parlamentario Socialista y todo el Congreso está con Begoña Nasarre. Repito, de verdad, gracias por las condolencias porque estamos muy tocados.

Esta propuesta pretende prohibir el uso de productos fitosanitarios en la limpieza de todos los viales de servicio del Estado español. El objetivo de la normativa europea y española sobre el uso sostenible de plaguicidas es el de establecer el marco de acción para conseguir un uso sostenible de estos productos mediante la reducción de los riesgos y los efectos de su uso en la salud humana y en el medio ambiente, así como el fomento de la gestión integrada de plagas y de planteamientos o técnicas alternativas, tales como los métodos no químicos. Conforme a las actuales líneas de trabajo de la Comisión Europea, del Pacto Verde, del Plan de acción nacional y de la Estrategia De la Granja a la Mesa, entre los métodos no químicos se da prioridad no solo a los medios mecánicos y técnicas alternativas, sino también a productos fitosanitarios de origen vegetal, como extractos de plantas, feromonas o a los de origen microbiológico.

Señorías, las zonas específicas definidas en la Directiva de 2009 del Consejo de Europa son espacios utilizados por el público en general o por grupos vulnerables que incluye parques y jardines públicos, campos de deportes y áreas de recreo, áreas escolares y de juego infantil, así como de las inmediaciones de centros de asistencia sanitaria, zonas protegidas con agua y zonas que utilicen los trabajadores agrarios o a las que estos puedan acceder, no quedando incluidas las redes viarias, excepto el artículo 11 donde se contemplan las medidas específicas para proteger el medio acuático y el agua potable.

A nivel nacional, el Real Decreto 1311/2012 establece el marco de acción para conseguir un uso sostenible de los productos fitosanitarios mediante la reducción de los riesgos en la salud humana y el medio ambiente, con unos ámbitos de actuación muy determinados, como son el agrario y el ámbito profesional distinto al agrario o espacios utilizados por el público en general, campos de deporte y espacios utilizados por grupos vulnerables. Por todo ello, según la actual normativa europea y nacional, esta iniciativa no se sostiene, porque todas las políticas públicas vigentes en nuestro país consideran que en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 26

estas vías de servicio se haga uso de los productos fitosanitarios químicos solo en casos de necesidad y cuando no exista otra alternativa.

Es importante señalar que en la actualidad se está discutiendo a nivel europeo la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que pretende sustituir a la directiva de 2009 con el fin de armonizar el uso de estos productos a nivel europeo. Una vez publicado será de obligado cumplimiento y cada Estado miembro adaptará su legislación nacional a las nuevas disposiciones, por lo que consideramos que es prematuro proponer la creación de una nueva normativa.

Por todo lo dicho no podemos apoyar la iniciativa.

Muchas gracias

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

### — SOBRE MEJORA Y ACTUALIZACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN Y MARCAS VIALES EN LAS CARRETERAS ESTATALES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/004789).

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de esta proposición pasamos a la última, que aparece en el orden del día como número 9, sobre mejora y actualización de la señalización y marcas viales en las carreteras estatales, firmada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muchas gracias, presidente.

También quiero sumarme a las expresiones de condolencia de todos los grupos parlamentarios por ese trágico desenlace, del que acabo de tener conocimiento en el desarrollo de esta Comisión. Repito que me sumo a las condolencias a nuestra compañera Begoña Nasarre.

Esta proposición no de ley que trae el Grupo Parlamentario Popular tiene un fin, que no es otro que mejorar la seguridad vial, que facilitar a los usuarios de los parques y carreteras nacionales de nuestro país poder apoyarse en las marcas viales y la seguridad que garantizan las señales como un elemento fundamental en la reducción de los accidentes y de las víctimas que se producen, desgraciadamente, a lo largo de todo el año. Como saben, España tiene una amplia y avanzada red de vías de circulación de diversa titularidad, pero son aproximadamente 26 500 kilómetros los que corresponden a la red de carreteras del Estado. Esto significa que el 17 % del total de kilómetros de la red de carreteras de nuestro país son autopistas, autovías o carreteras convencionales. A través de este 17 % de kilómetros totales se desarrolla el 52 % del tráfico total, pero, lo que es más preocupante, se produce el 75 % de los siniestros con víctimas y fallecidos.

Este grupo parlamentario, después de escuchar a los diferentes agentes que conforman el sector de la seguridad vial en nuestro país, ha entendido que es necesario dar un impulso a la mejora, la actualización y al número, volumen y la visualización de las señales y las marcas viales que hay en nuestro país. Cabe recordar que la misión de las señales es la de advertir reglamentar o informar a los usuarios de la vía con la antelación necesaria de determinadas circunstancias de la misma o de la circulación. Con una correcta señalización se logra aumentar la seguridad, la eficacia y la comunidad en la conducción, por lo que conviene cerciorarse del estado, de la actualización y de la posibilidad de incluir nuevas señales que garanticen la mitigación de los accidentes y las principales causas por las que se producen.

Asimismo, es importante también la correcta ubicación de las mismas, haciendo hincapié en los puntos en los se concentra un mayor porcentaje de accidentes, con el fin de que los usuarios de las vías puedan reconocerlas fácilmente y puedan adecuar su conducción a tiempo, eliminando también para ello cualquier obstáculo que dificulte su visibilidad, y de una manera singular, si me permiten, en los tramos urbanos.

Respeto a la señalización horizontal, las marcas viales tienen como objetivo regular la circulación y advertir o guiar a los usuarios en la vida. Por tanto, se hace necesario valorar el adecuado uso de materiales que impidan cualquier pérdida de adherencia, su nitidez a ojos del conductor y óptimo funcionamiento de los sistemas de seguridad activa de los vehículos.

Por ello, el Grupo Parlamentario Popular propone al Gobierno de España que se desarrollen cuantas acciones sean necesarias para mejorar y actualizar la señalización viaria de la red de carreteras del Estado teniendo en cuenta, al menos, las siguientes cuestiones elementales. En primer lugar, seguir

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 27

avanzando y seguir garantizando la reposición de las señales para mantener su buena visibilidad y en consonancia con su fecha de caducidad, especialmente en los materiales retrorreflectantes. En segundo lugar, continuar con los trámites para la actualización del vigente catálogo oficial de señales de circulación, que implicará la modificación del Reglamento General de Circulación. En tercer lugar, seguir reforzando el número de señales iluminadas o provistas de material reflectante y de inscripciones de peligro, que advierten con antelación suficiente de aquellos puntos de alta concentración de accidentes y que contribuyen también a prevenir situaciones sobrevenidas de riesgo potencial debidas a la meteorología, la aproximación de intersecciones, de incorporaciones a la vía o de pasos de peatones. En cuarto lugar, seguir implementando las señales de las obras, conforme a la normativa vigente. En quinto lugar, tener en cuenta las opiniones y alegaciones de otras administraciones públicas a la hora de redactar la normativa que rija las señales de circulación, lo cual se realiza mediante el proceso de aprobación de las normas. Por último, seguir garantizando el perfecto estado de las marcas viales para asegurar un correcto funcionamiento de los sistemas de seguridad activa como alertas por cambio involuntario de carril.

El Grupo Parlamentario Popular ha llegado a una enmienda transaccional con diferentes grupos políticos. Nos hubiese gustado que se hubiera unido la totalidad de los grupos políticos, porque estoy convencido de que en el fondo, y yo diría que en las formas, estamos todos de acuerdo. En cualquier caso, es elemental y fundamental aprobar y trasladar esta sensibilidad de cara especialmente a los usuarios de las vías del parque de carreteras nacionales del Estado.

Muchas gracias.

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

A esta proposición se han presentado dos enmiendas. Para la defensa de la presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Ortega Domínguez.

El señor **ORTEGA DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente. Bienvenido de nuevo a sus funciones en la Presidencia.

Buenas tardes, señorías. Efectivamente, compartimos con el grupo proponente la necesidad de mejorar el esfuerzo inversor en el mantenimiento de nuestras carreteras, una cuestión que evita accidentes y que salva vidas, como todos sabemos. Por eso estoy seguro de que todos compartimos la iniciativa, y también la comparte el Gobierno con hechos, toda vez que los presupuestos del Estado han ido aumentando de tal manera que el actual presupuesto, por ejemplo, ha supuesto un récord en este apartado del mantenimiento de nuestras carreteras. Hay que recordar que la misión del mantenimiento y reposición de señalizaciones es gestión de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que vela conforme a criterios técnicos, como no puede ser de otra manera, por ese mantenimiento, evitando también una sobreexposición de señalización que sería perjudicial.

Es conveniente añadir, dado que atañe a alguno de los puntos de la propuesta, que el Ministerio de Transportes y la Dirección General de Tráfico trabajan de manera coordinada en la actualización del vigente catálogo oficial de señales de circulación, una actualización que requiere la modificación del reglamento general de circulación, lo que se hace tras un proceso de consulta pública para garantizar el consenso de todas las administraciones, así como de los sectores empresarial, civil y académico del sector. Esperamos que tras este proceso entre en vigor la modificación este mismo año 2023. Esta modificación, además, será de aplicación obligatoria en todas las vías del territorio nacional afectadas por la legislación sobre tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos, y no solo en las carreteras de competencia estatal, cuestión con la que entiendo se da respuesta a la enmienda que había presentado VOX, que es una enmienda que no compartimos. Como decía, estas funciones de mantenimiento las lleva a cabo actualmente la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con un presupuesto récord de 1548 millones, habiéndose superado en los dos últimos años el anterior récord de este apartado, que fue en 2009 con el Gobierno de Rodríguez Zapatero, que ahí ya se alcanzó la cifra de 1330 millones; en 2022 se superó con 1371 millones, y ahora se ha vuelto a batir el récord con 1548, un 12,9% del año 2022 al año 2023. También es oportuno recordar que se ha recuperado la cifra de efectivos de Guardia Civil anteriores a la crisis financiera, porque esto tiene incidencia, como sabemos, en la seguridad en nuestras carreteras, conforme a las funciones del benemérito cuerpo en materia de seguridad vial.

Hemos presentado una enmienda porque entendíamos que era de justicia resaltar que efectivamente había que seguir aumentando los recursos, pero desde la objetividad de los números, que no son opiniones, con los que el actual Gobierno viene realizando esa labor. Hemos alcanzado un acuerdo transaccional

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 28

con el Grupo Popular y esperamos que esto tenga un apoyo unánime, porque, como he dicho, es una cuestión que salva vida y que evidentemente es la misión principal para la que estamos aquí.

Muchas gracias.

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

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo VOX, tiene la palabra el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchas gracias, presidente.

Mejorar y actualizar las señales de tráfico en las vías estatales. Hemos presentado una enmienda a esta bienintencionada proposición no de ley. Se trata de una PNL que pretende mejorar y actualizar las señales de tráfico, y parece que la prioridad es la seguridad. Hablemos de seguridad. Es evidente que hay una serie de lenguas que se hablan en España, todas absolutamente respetables, pero hay una lengua vehicular de todos los españoles, constitucional, que es el español. Nuestra enmienda está rechazada, y luego nos hemos encontrado con que hay una transaccional entre el Grupo Popular y del PSOE. Da igual, ya sabemos que si presentamos la ley de la gravedad da igual lo que diga Newton, la van a rechazar porque la presenta VOX. Pero, bueno, nos da igual, nosotros venimos a decir las verdades del barquero y a decirles que la seguridad es lo primero y que la gente no entienda las señales puede ser un elemento de inseguridad en el tráfico, y pueden ustedes poner los adjetivos que quiera poner la izquierda, el centro, el mediocentro o los mediopensionistas. No entender una señal de tráfico es peligroso, y esta es la verdad del barquero. Lo único que decimos es que hay que unificar esto, especialmente en las vías que son del Estado, estatales, y que yo recuerde el Estado sigue siendo el del Reino de España hasta que ustedes cambien o hagan otras cosas que supongo que también transaccionarán.

Hay dos temas que afectan a la seguridad: el que se entienda la señal y la forma de la señal. Hace unos días un subdelegado del Gobierno pedía perdón porque en una carretera en Cataluña se había utilizado, ¡horror!, el español. ¡Qué horror! ¡Qué horror! Pedía perdón a todos. Oiga, ¿y a todos los que pasan por allí y no habían visto ni una sola señal en castellano o español en ese mismo tránsito no se les pide perdón? ¿Qué pasa, que no tienen los mismos derechos los castellanohablantes que los catalanoparlantes? Repito, esto afecta a la seguridad y afecta directamente.

Decía el señor del PSOE que hay una extraseñalización y que eso provoca problemas de tráfico. Miren ustedes, la propia DGT admite en su revista que señales de tráfico creativas, políticas, ideológicas cambien el color y la forma pone en riesgo la vida de las personas que en lugar de un *stop* se van a encontrar un *stop* contra la violencia de género. Al margen del tema de la violencia de género, que no voy a entrar en él, ¿ustedes creen que cambiar la forma y color de una señal de tráfico que está establecida y reglamentada es una manera de ayudar a la seguridad vial? ¿De eso me quieren ustedes convencer a mí? ¿Quieren convencer a los de VOX, a los raros de VOX de que cambiar una señal de tráfico que tiene un color universal, universal, que es del mismo color dentro del planeta, se puede hacer por una cuestión ideológica? Bueno, pues si quieren convencerme, inténtenlo, pero al que no van a convencer es a aquel que tenga un accidente cuando vea una señal que no reconoce porque no está en el catálogo oficial, pero está aceptándolo la DGT y están ustedes aceptándolo continuamente. Otra cosa es que hagan cosas creativas. Hagan como con el semáforo de Chiquitito de la Calzada en Málaga, que es decorativo pero no está afectando al tráfico, que puede tener su gracia el 'comorl' y el 'norl'. Así que no les vamos a decir ni un 'comorl' ni un 'norl', sino que nos vamos a abstener porque, sinceramente, nos parece que la prioridad debería ser la seguridad y la legalidad, la constitucionalidad en toda España. Si decir eso hace que ustedes echen para atrás nuestras enmiendas nos dará igual, porque lo seguiremos diciendo. Por cierto, todavía no han limpiado la mierda con la que han llenado los ecologistas la puerta de este Congreso.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Como todos ustedes saben, en España está vigente una amplísima normativa en relación con la señalización viaria de la red de carreteras del Estado, pero se cumple tarde, mal y nunca. Lo sabemos bien a Asturias, mi comunidad de origen, que también lo es de la señora Gázquez Collado. Allí las carreteras de titularidad estatal añaden a las carencias y limitaciones en la señalización otra patología

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 29

viaria, como es la falta de mantenimiento del firme o la existencia de tramos jalonados por peligrosísimos taludes o por riesgos de desprendimientos. Hace casi año y medio, en el concejo de Tineo falleció una mujer aplastada por rocas. De ahí la importancia, en aras de la seguridad vial, de terminar cuanto antes la autovía del suroccidente y, en todo caso, realizar un mantenimiento en las carreteras de aquella zona.

Las medidas que se plantean en esta proposición no de ley sobre señalización, defendida por el señor Gago Bugarín, son necesarias, y agradezco que se haya alcanzado un acuerdo que precisa el texto original de la iniciativa, a la que votaré favorablemente, si bien no comparto la optimista visión del portavoz socialista, el señor Ortega Domínguez, sobre el grado de cumplimiento presupuestario del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Señorías, es muy conocido, desgraciadamente, que las cantidades consignadas en la vigente ley de presupuestos nunca son ejecutadas al 100%, ni muchísimo menos, por este ministerio. La señalización viaria no es una excepción.

Por tanto, me parece necesaria y pertinente esta llamada parlamentaria en pos de la seguridad vial de nuestras carreteras generales del Estado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.  
Tiene la palabra, la señora Granollers Cunillera, del Grupo Republicano.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Nosotros vamos a votar a favor de esta PNL porque estamos totalmente de acuerdo en que se debe garantizar la seguridad en la carretera. Las señales tienen que estar siempre en buen estado y más en la señalización de las curvas peligrosas. Solamente quiero hacer una pequeña intervención, porque parece que hay diputados que no saben que para conducir te tienes que sacar el carnet, y que cuando te lo sacas aprendes el significado de las señales, y que cuando llegamos a una frontera, como puede ser la de Portugal o la de Francia, no tenemos que dejar el coche allí porque las señales son distintas; simplemente continúan siendo las mismas, pero con otros idiomas. Pues igual pasa en Cataluña. En Cataluña hablamos el catalán y lo normal es que las señalizaciones estén en catalán. Así se decidió porque tenemos las competencias transferidas.

También nos extraña que el Grupo VOX, proponente de esta enmienda, que siempre quiere garantizar que el dinero de los ciudadanos se invierta en cosas que realmente son importantes, quiera cambiar las señales en las que pone «stop», que claramente no es una palabra castellana o española, como a ellos les gusta decir; me imagino que querrán poner una señal que diga «pare» para que ellos puedan entender que deben parar y no saltarse los stop, como deben hacer continuamente y cada día.

Nada más. Gracias.

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

¿Algún grupo más desea intervenir? (**Pausa**). Por el Grupo Confederal Unidos Podemos, la señora García Puig tiene la palabra.

La señora **GARCÍA PUIG**: Muchas gracias.

Me sumo a las palabras de la diputada del Grupo Republicano. La verdad es que me sorprende que VOX hable de seguridad cuando desde que han llegado a esta Cámara siento miedo durante sus intervenciones por la violencia verbal y la zafiedad de las expresiones. Las lenguas son riqueza, efectivamente. En lo que respecta a la seguridad vial creo que lo ha expresado bien la diputada de Esquerra. Dada esa preocupación de que alguien pueda sentirse inseguro ante una señal en otra lengua, se debería prohibir a cualquiera circular en otro país que no sea en el que se ha sacado el carnet de conducir, lo cual no es así en ningún lado por una cuestión de absoluto sentido común.

Nos sumaremos a la transaccional que ha sido acordada y votaremos a favor. (**El señor Sánchez del Real pide la palabra**).

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Señor Sánchez del Real, no le doy la palabra.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Por alusiones directas que afectan al honor.

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Sánchez del Real.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 30

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Pido que se lea el artículo 75.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Puede usted guardar silencio y tener respeto a la Presidencia, por favor?

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Pido que se lea ese artículo.

El señor **PRESIDENTE**: No tiene la palabra.

Hemos concluido el debate de las proposiciones no de ley. Vamos a parar un minuto para ordenar el debate y enseguida votamos. Si hay algún grupo que necesite más tiempo para que venga alguno de sus miembros, esperaremos, si no, votamos en un minuto. **(Pausa)**.

### VOTACIONES:

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar según vienen en el orden del día para que no haya confusiones.

En primer lugar, votamos la proposición no de ley sobre la creación de un plan de renovación del parque automovilístico español que implique una mejora de la seguridad vial, presentada por el Grupo Parlamentario VOX. Se vota en sus términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 19; abstenciones, 9.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley sobre la creación de un centro descentralizado de exámenes de la Dirección General de Tráfico en Lalín. Se vota con la incorporación de la enmienda presentada por el Grupo Popular y aceptada por el grupo proponente.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; abstenciones, 18.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley, que aparece con el número 4 en el orden del día, relativa a las embarcaciones de recreo sin título, presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. Se vota la transaccional presentada por el Grupo Republicano y el Grupo Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 9; abstenciones, 7.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley relativa a la extensión de la bonificación extraordinaria en el precio de venta de los carburantes a las autoescuelas, presentada por el Grupo Popular. Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley, que aparece con el número 6 en el orden del día, sobre la inclusión de la seguridad vial en la cooperación internacional. Se vota en sus términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, 6.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley, que aparece en el orden del día con el número 7, sobre la implantación de medidas económicas que incentiven la incorporación de planes de seguridad vial dentro de los planes de la seguridad laboral. Se vota en los términos de la transaccional presentada por el Grupo Socialista, el Grupo Republicano, el Grupo Confederal de Unidas Podemos y el Grupo Popular

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 29; abstenciones, 5.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley, que aparece en el orden del día como número 8, sobre el uso de medios mecánicos en lugar de plaguicidas en la limpieza de las vías de servicio. Se vota en sus términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 28.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 883

30 de marzo de 2023

Pág. 31

La última es la proposición no de ley, que aparece con el número 9 en el orden del día, sobre mejora y actualización de la señalización y marcas viales en las carreteras estatales. Se vota la enmienda transaccional presentada por el Grupo Popular y el Grupo Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 29; abstenciones, 5.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Muchas gracias, señorías.

Saben que, a continuación, tenemos una reunión rápida de Mesa y portavoces.

**Se levanta la sesión.**

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