



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 148

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 4

celebrada el miércoles 19 de noviembre de 2008

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposición no de ley:

- Relativa al estudio de mejoras en la señalización de los pasos de peatones. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000329.) 2
- Sobre supresión de la pérdida de puntos por parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000332.) 5

— Sobre medidas necesarias para recoger en la Inspección Técnica de Vehículos la lectura del cuentakilómetros. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000462.)	7
— Por la que se insta al Gobierno a utilizar las superficies de alta fricción en las zonas de mayor siniestralidad en carretera. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000454.)	9

Se abre la sesión a las doce y treinta y cinco minutos del mediodía.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA AL ESTUDIO DE MEJORAS EN LA SEÑALIZACIÓN DE LOS PASOS DE PEATONES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000329.)**

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a comenzar la sesión de la Comisión que, como saben todos sus miembros, es la primera destinada al debate y votación de proposiciones no de ley, pero haré una advertencia *obiter dicta*: hay varias comisiones que todavía no han tenido la oportunidad de debatir proposiciones no de ley —de hecho, la de Defensa y algunas más que me han comentado—, con lo cual no tenemos que lamentarnos de nuestra peor posición en términos comparativos.

Sin más preámbulos, vamos a iniciar el debate de la primera, presentada por el Grupo Parlamentario Popular y relativa al estudio de mejoras en la señalización de los pasos de peatones. A estos efectos me ha comunicado el portavoz del Grupo Parlamentario Popular que necesita utilizar procedimientos informáticos para ilustrarnos a todos en relación con la defensa de su posición. Tiene la palabra y sobre todo los medios informáticos a su disposición.

El señor **GARCÍA DÍEZ:** Muchas gracias, señor presidente, porque en virtud de uno de los artículos del Reglamento de esta Cámara solicité apoyar mi pequeña presentación de esta proposición no de ley con una serie de fotografías que nos pueden ayudar a todos a comprender mejor cuál es el objetivo final de esta iniciativa que, como muchas otras de esta Comisión, pretendo que sea consensuada y si es posible unánimemente aceptada porque persigue el objetivo primordial de esta Comisión que es la seguridad vial.

Esta iniciativa se presentó en julio de este año 2008. Desde esa fecha —por eso hago esta matización— hasta hoy ha habido alguna novedad que afecta al objetivo inicial de la iniciativa pero que no la desvirtúa sino que, al revés, le ayuda en su idea original. Como dice su propio título, lo que persigue es estudiar mejoras en la

señalización de los pasos de peatones; algo que puede parecer, como decimos en mi tierra una perogrullada, pero van a comprender SS.SS. inmediatamente que no lo es tanto por las razones que voy a tratar de explicar.

Esta estadística que tenemos ahora a la vista, aunque sea del año 2005, es de un estudio que ha publicado recientemente el Real Automóvil Club en colaboración con Eurotest que, como saben todas SS.SS., es una plataforma europea que audita todos los temas relacionados con infraestructuras en el transporte y que analizó en este estudio la seguridad de los pasos de peatones en diez países de la Unión Europea. Creo que la transparencia no tiene mucho más comentario que ver cómo en este caso España, por desgracia, presenta una tasa de peatones muertos por millón de habitantes muy elevada; de cualquier forma, sin entrar en las cifras, la más elevada de los países que entraron a formar parte del estudio. La mayor parte —lo quiero aclarar— de estas víctimas, de estos fallecidos como peatones, lo son fuera de los pasos de peatones. No tengo aquí otros gráficos para visualizar el porcentaje, pero del orden de un ochenta y tantos por ciento lo son fuera de los pasos de peatones. Esto también indica que hay estadísticas que muestran de una mayor utilización de los pasos de peatones en otros países y que en esos otros países esos pasos de peatones están, de alguna forma —a mi juicio y a juicio del grupo parlamentario que represento—, mejor señalizados y de ahí los índices de siniestralidad. Esta estadística no está completa y a lo mejor no se ve bien porque la letra es pequeña, pero puedo resaltar cuatro datos que creo de interés para sus señorías.

Las carencias en el diseño y en la señalización reducen la seguridad de los pasos de peatones sin semáforo, como es el caso de uno de los datos que aparece ahí en España, pero también vemos cómo pone de manifiesto que en países como Holanda y España no se obliga a reducir la velocidad ante la aproximación a un paso de peatones; o bien en España no se obliga a utilizar materiales anti-deslizantes en la pintura que se usa para señalar los pasos de peatones o los pasos cebra; o no se recomienda el uso de pinturas reflectantes; o no se exige una visibilidad mínima, y por visibilidad mínima me refiero a las distancias en las que se tienen que colocar las prohibiciones de estacionamiento de vehículos que reducen sensiblemente la visibilidad de los coches que se

aproximan a un cruce de peatones. En España la distancia es invariable, independientemente de la velocidad a la que se circula, y está fijada en 30 metros antes del paso de peatones. La ubicación de paradas de autobuses cerca de los pasos de peatones no se menciona en la normativa de muchos países y en España solo parcialmente. Por último, como decía, respecto al material que se puede utilizar en los pasos de peatones, el material reflectante para las rayas sí es obligatorio en Austria, en Alemania, en Noruega y en Suiza; se recomienda en Finlandia, Gran Bretaña, Italia, Bélgica y Holanda y no se especifica en España. Igual que el uso de material altamente resistente al deslizamiento, que es obligatorio en Alemania y Noruega; se recomienda en Bélgica, Gran Bretaña, Suiza y Holanda y no se especifica en Austria, España, Finlandia e Italia. Nos pasa lo mismo en el capítulo sancionador, que en España las multas oscilan entre los 91 y los 300 euros por alguna infracción que tenga que ver con pasos de peatones, mientras que en Austria o en Bélgica pueden llegar a 2.180 euros. En cuanto a quitar puntos, como decimos habitualmente, que es algo que nos preocupa mucho, en España por estacionar en un paso cebrado se pueden quitar dos puntos de sanción en el carnet.

¿Qué dice el Reglamento General de Circulación, que es el objetivo fundamental de esta proposición? Lo leo textualmente, porque es muy breve, señor presidente, y así no consumo mucho tiempo. En su artículo 168, apartado c, que es el que regula las marcas de paso para los peatones, el texto es literalmente el siguiente —antes de leerlo quiero incidir en que es un reglamento reformado en el año 2003 y desde entonces no ha sufrido ninguna otra modificación—: Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada, indica un paso de peatones, donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. Y termina, entre paréntesis, diciendo: No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas. Esta es la cuestión —y la centro aquí aprovechando que todos tenemos esta foto a la vista, aunque es evidente que probablemente sea una señalización de obra, y digo probablemente, porque no estaba especificado—, porque estamos viendo que lo que acabo de leer de que no podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas se incumple sistemáticamente en muchísimos ayuntamientos y en muchísimas comunidades autónomas. He puesto unos cuantos ejemplos, que estamos viendo: hemos visto amarillo; hemos visto rojo; vemos azul, amarillo y blanco, porque ahí evidentemente no se han borrado los restos del anterior; esto no sé cómo llamarlo —no voy a decir la ciudad, por si acaso hay alguien aquí de esta ciudad, pero es de España—. Y les puedo asegurar que no es una foto con *photoshop*, sino real. **(Risas.)** Aquí, sacados del estudio, al que hice mención al principio de mi intervención, hay dos ejemplos de lo que sería correcto: uno en mi tierra, en Galicia, y otro en Francia, en París, donde se ve cla-

ramente cómo se respetan los colores, las señales verticales y las distancias mínimas de visibilidad. Por el contrario, de Italia y también de mi tierra, en Galicia, doy dos ejemplos de lo que no se debe hacer, o bien porque los colores no son los adecuados o bien porque termina contra una zona de estacionamiento, contra un árbol o contra un poste, y no en una acera, adecuadamente.

Esta es la norma a la que me refería hace un momento, que el Ministerio de Fomento ha aprobado y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 29 de octubre. Quiero hacer hincapié en esto porque si esta Comisión se hubiera celebrado el día que teníamos previsto, que creo que era el 22 de octubre, esta norma aún no habría sido publicada, por eso la he incorporado a posteriori y el texto original de la proposición no la contemplaba. Sí contempla la norma la enmienda que presenta el Grupo Socialista, y que no tengo inconveniente, como le he dicho a su portavoz, en que se pueda incluir. Estoy seguro que al final llegaremos a una transacción de modo que se recoja en esta norma que me parece muy importante y que el sector ha recibido con agrado, porque se llevaba mucho tiempo esperando una instrucción técnica —creo que es la palabra exacta y correcta— que permitiera clarificar un poco la situación. Porque aquí ya vemos cómo se habla de a qué distancias tienen que ir las señales; qué tipo de señales, cuáles son las pendientes, las anchuras máximas, las longitudes de la plataforma, los distintos sistemas que llaman panza de burra y el sistema disuasorio en un paso de peatones para reducir la velocidad. Todos hemos visto casuísticas muy variadas y yo también me he permitido poner aquí algunos ejemplos. Esta sí que voy a decir de dónde es porque es mi ciudad. De hecho, yo tomé la foto, pero no se visualizan bien ni la pendiente ni la altura de la plataforma aunque les puedo asegurar —aquí se ve medianamente bien— que está muy rayado el paso de cebrado con los bajos de los coches, porque de noche y con estos colores no se visualiza y el que no es de la ciudad entra a demasiada velocidad, ya que no hay una señal previa que la limite. Esta también la hice hace poco en la provincia de León. No se visualiza pero les puedo asegurar que como no entres a 10 kilómetros/hora dejas el bajo del coche allí. La siguiente la hice para ver la señal. Ahora la norma técnica de Fomento sí dice que esta señal de peligro de badén hay que colocarla equis metros antes de que se llegue al paso de peatones y no en el mismo paso de peatones ni mezclada con la señal. También están los cojines famosos —unos están homologados y otros no—, que suponen un gran peligro para las motos. Lo cierto es que nos debemos alegrar todos en la Comisión de que el Ministerio de Fomento haya sacado esta instrucción técnica, porque va a poner orden y a clarificar, aunque también es cierto que tiene un periodo de vigencia —creo que son dos años lo que ha marcado el ministerio para la entrada en vigor—. También es cierto que, como no podía ser de otra manera, es una instrucción para las carreteras de titularidad del Estado o que

dependen del Ministerio de Fomento, con lo cual esta proposición, que es mucho más amplia, quiere ir a poner orden o claridad a la normativa, para que todo el mundo sepa a qué atenerse, sea carretera autonómica, carretera de una diputación o una calle o una travesía de un ayuntamiento. Me refería al tema de las motos porque también he querido poner este ejemplo. Si estamos pidiendo en la proposición que se estudie una normativa, las motos y los motoristas deben entrar en la misma. Este es un ejemplo de lo que han hecho algunos ayuntamientos por su cuenta: borrar una de las rayas del paso de cebrá para que las motos pasen por ahí y no resbalen en caso de lluvia o de lo que sea. Esto lo dejo en el aire. Son los técnicos, los expertos, los que deben opinar sobre la legalidad o conveniencia de permitirlos o de introducir otras modificaciones. Vemos en el ejemplo de la derecha que el motorista va a girar, y al girar va a pasar por un sitio que lógicamente tiene pintura, por tanto, no sé si es eficaz o no es eficaz.

Hay otros sistemas de detección inteligente de peatones que se usan en muchos países europeos —también en algunas ciudades de España— pero que no están dentro de la norma del reglamento general de circulación que he leído al principio de mi intervención. Se trata de detectores por rayos que detectan la presencia de un peatón y alertan al conductor que se aproxima con una señal luminosa, y esto se ve en muchos sitios. Esta es la campaña que se realizó en varias ciudades de España en colaboración con el Real Automóvil Club y muchos ayuntamientos, por ejemplo los de Murcia y en Barcelona, y en donde aparecía el mismo mensaje: el número de fallecidos acaecido en un paso de peatones dentro del cómputo total de fallecimientos. En unas comunidades autónomas son tres, en otras son dos, en otras uno, etcétera. Al final el estudio concluía con una serie de recomendaciones, pero yo me quedaría solamente con la que es objeto de esta proposición no de ley: armonizar a nivel europeo. Evidentemente no lo dice así el texto de la proposición no de ley —nosotros no podemos legislar a nivel europeo— pero vamos a intentar conseguir armonizar en España las normativas de diseño de los pasos de peatones. Es así de sencillo.

Para terminar, quiero decir que todo esto nos debe llevar a una reflexión, y es que esa armonización conseguirá que cuando uno vaya a Valencia, a Lugo, a Madrid o a Barcelona la señal sea exactamente la misma, las distancias de aviso a ese cruce sean las mismas y también los colores. Señorías, no estoy diciendo en nombre del Grupo Parlamentario Popular que tengan que ser el blanco y el gris; que lo determine quien tenga que determinarlo y estudiar esta cuestión. Lo que decimos en el texto es que debe prevalecer la seguridad del peatón, que es el objetivo fundamental de esta iniciativa. Por tanto, insisto, me agradecería que pudiéramos llegar a un entendimiento respecto a la única enmienda que se ha presentado porque al final lo que conseguiremos es instar unánimemente al Gobierno a que corrija unas situaciones de alejidad —por no decir ilegalidad, y he tratado de

poner ejemplos, pero no me gusta usar esa palabra— en la señalización de los pasos de peatones en general, y no solamente en los elevados. En consecuencia, la iniciativa pretende abrir una reflexión, un estudio de todas las reformas legales, bien en el reglamento general de circulación o bien en las normas que sean de aplicación, lo cual se debe hacer en colaboración con las comunidades autónomas y los ayuntamientos y, si puede ser, escuchando a aquellas entidades o fundaciones —como ya he citado aquí— que llevan años trabajando en pro de la seguridad vial. Sin duda la iniciativa no pretende polemizar con ningún grupo ni buscar algún tipo de protagonismo. Apelo a esa responsabilidad que predomina en esta Comisión y me comprometo a llegar a esa transacción que estoy seguro que podremos alcanzar. Agradezco nuevamente a la Presidencia que me haya facilitado esta posibilidad de subirme a la Mesa por un rato, aunque no sea miembro de ella, y a todos ustedes su atención.

El señor **PRESIDENTE**: La verdad es que la exposición ha sido ilustrativa y el soporte informático utilizado más o tanto como su exposición. En la materia que usted defendía o a la que se refería no se le ocurre a nadie una mayor vulneración del contenido de la norma, sea cual sea el color de las rayas, que usar la policromía como alternativa. **(Risas.)**

Al margen de esta circunstancia, y sin más reflexiones, me gustaría realizar una petición a los miembros de la Comisión, y es que el señor Jané, que tiene que defender la tercera PNL, ha sido convocado a la Mesa por una circunstancia coyuntural muy noticiosa en este momento y me ha pedido que, si no hay inconveniente, se posponga su intervención para poder defenderla en último lugar. Si están todos de acuerdo, lo haremos así. **(Asentimiento.)**

A la proposición no de ley que debatimos ha sido presentada una enmienda de sustitución, enmienda que va a defender el señor Luena, para lo cual le doy la palabra en este momento.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Mi apellido es Luena.

En primer lugar, quiero manifestar en nombre del Grupo Socialista una actitud de consenso, de llegar a acuerdos, a ser posible unánimes —creemos que es positivo en esta Comisión—, en lo relativo a la seguridad vial en términos generales y en concreto en cuanto a la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Popular.

Quiero poner de manifiesto la oportunidad de iniciativas que se preocupan por la promoción y mejora de la seguridad vial en los municipios, que es lo que hace el Gobierno de España con los planes de seguridad vial urbanos, dentro de los que se encuentra un apartado que hace referencia a la protección de los usuarios vulnerables, de los peatones. También quiero decir que el año que viene tendrá lugar un encuentro de ciudades, que seguro que será el marco idóneo para intercambiar expe-

riencias, mejores prácticas y abrir el debate sobre lo que hoy nos ocupa, los pasos de peatones.

La proposición presentada por el Grupo Popular, por el señor García, constata una realidad, como hemos podido ver todos los miembros de la Comisión, en torno a los pasos de peatones y a la controversia que existe entre el texto del reglamento general de circulación, que en su artículo 168, apartado c), recoge las características determinadas, que ya han sido citadas, y las realidades que se dan en los diferentes núcleos poblacionales con los colores de elevación de los pasos de peatones y su señalización. Eso lo vemos cada día, también en esta ciudad en la que nos encontramos. En relación con esto último, con la señalización, el apartado 1 del artículo 134 del reglamento dice que el catálogo oficial de señales de circulación debe ajustarse a lo establecido en las reglamentaciones y recomendaciones internacionales y en la regulación básica establecida al efecto por los ministerios de Interior y Fomento. Añade el apartado 3 que las señales que pueden ser utilizadas en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial deberán cumplir las normas y especificaciones que se establecen en este reglamento y en el catálogo oficial de señales de circulación, del que, tal como indica el anexo I de dicho reglamento, forma parte la norma de carreteras 8.2-IC marcas viales, que se aprobó en el año 1987. Por tanto, estos extremos han quedado recogidos.

Quiero dejar constancia —agradezco que el señor García lo haya citado— de la aprobación de la instrucción técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en las carreteras de la Red de Carreteras del Estado. Es una instrucción que en su artículo 3.4.11 establece que la señalización horizontal en pasos peatonales sobreelevados estará constituida, de acuerdo con lo dispuesto en el reglamento general de circulación y en la norma 8.2 de la instrucción de carreteras, por una serie de bandas blancas transversales situadas en el plano superior, no contemplando ningún otro color de marca vial. El Grupo Socialista considera que existe una normativa estatal vigente clara, tanto en lo que se refiere al reglamento general de circulación como en lo que alude a las normas de señalización y catálogo de señales verticales de circulación, y desde el pasado 29 de octubre con lo que explica la reciente orden ministerial para los pasos sobreelevados.

Como decía al principio, existe una controversia, una disparidad entre la normativa estatal y las diversas realidades municipales y por eso nos parece correcta la intención de esta iniciativa, que al fin y al cabo tiene como prioridad la seguridad de los peatones. Sin embargo, hemos presentado una enmienda —esperamos llegar a un acuerdo de transacción—, que recoge lo que hoy queremos acordar en esta Comisión y que insta al Gobierno para que a ser posible el resto de las administraciones apliquen las determinaciones de la citada instrucción técnica y así poder valorar sus ventajas y sus

inconvenientes y la conveniencia de normalizar los criterios para su implantación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Luena, le aseguro que va a ser la última vez que le cite mal. Estos episodios de los apellidos le graban a uno. Antes de dar un turno de fijación de posición al resto de portavoces, resulta pertinente, señor García, conocer la intención de su grupo en relación a la aceptación o no de la enmienda.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Vamos a intentar pasar a la mesa el texto.

El señor **PRESIDENTE**: A efectos de fijación de posición, en nombre de Esquerra Republicana tiene la palabra el señor Canet.

El señor **CANET I COMA**: Rápidamente. Esperamos el resultado de la transacción, porque consideramos que es oportuna la iniciativa y la precisión. Por tanto, nos sumaremos al consenso que haya.

El señor **PRESIDENTE**: No habiendo más grupos que el que yo represento y que no está en condiciones ahora de fijar posición, damos por concluido el debate de esta proposición no de ley. Señor García, si es tan amable, le ruego nos proporcione la transacción a la mesa.

— **SOBRE SUPRESIÓN DE LA PÉRDIDA DE PUNTOS POR PARAR O ESTACIONAR EN LOS CARRILES DESTINADOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000332.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar paso a la siguiente proposición no de ley, que hace referencia a la supresión de la pérdida de puntos por parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano. Es una proposición del Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra doña Eloísa Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Señor presidente, me va a permitir que haga unas breves reflexiones antes de ir al contenido de la proposición. A esta Comisión se han incorporado muchos diputados y muchas diputadas nuevas, sobre todo jóvenes, cosa que no deja de ser gratificante para el futuro de lo que nos ocupa. La educación y la formación es un elemento fundamental para actuar en seguridad vial. También quiero decir que lo que ha caracterizado a esta Comisión es que siempre ha sido forjadora de consensos y que consiguió en su momento introducir en la agenda de la Cámara y, por tanto, en todos los grupos parlamentarios, la importancia de la seguridad vial; algo que ha tenido especial trascendencia también es que los ciudadanos han podido percibir que

el cambio de actitudes o de comportamientos frente a la conducción traía buenos resultados, y en ese trabajo estamos. En la pasada legislatura tuvimos la oportunidad de aprobar la Ley del carnet por puntos, que ha sido un instrumento muy útil para reducir la siniestralidad vial. Es una ley que no tiene todavía su potencialidad y su virtualidad, pero en su recorrido hemos podido comprobar que hay algunas cosas que se pueden mejorar. Es en este marco donde entra la parte resolutive de nuestra propuesta. Como dijo el ministro en su comparecencia, es oportuno revisar y actualizar en algún caso las infracciones puesto que ya tenemos experiencia para saber si el baremo es correcto, si están todas las que son, las que deberían o hay que suprimir alguna. La Ley del carnet por puntos, en el apartado 23, anexo II, recoge que el parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano se sancionará con la pérdida de dos puntos, para promover el transporte público urbano de superficie. Todos sabemos que las policías locales tienen un grado de formación y de responsabilidad creciente en nuestras ciudades y que tienen perfectamente en cuenta las circunstancias que se dan en cada infracción, pero al haber incorporado de una manera cada vez más frecuente los sistemas automáticos de detección de infracciones mediante vehículos que circulan alrededor de los carriles de autobuses y hacen fotografías, las policías locales se han encontrado con algunos problemas, como que los ciudadanos que acercan a las personas discapacitadas al carril bus para que puedan coger el autobús y no sufran desplazamientos, se les quita puntos. Puede ser sancionable administrativamente una infracción de este tipo, pero no con la pérdida de puntos. Así ha ocurrido en los casos de las personas mayores con escasa movilidad que las acercan bien para recogerlas o bien para que se incorporen al autobús. Tampoco parece muy aconsejable, desde luego sin desestimar la sanción correspondiente, que se le quiten puntos. Igualmente, se ha detectado en las ciudades que en la distribución urbana de mercancías, cuando no tienen otras alternativas más cercanas, suelen usarlo, y tampoco parece muy razonable que se puedan perder puntos. Lo más razonable es el espíritu que tiene esta ley y que todos supimos visualizar, y es que a los conductores se nos daba un crédito, que son los puntos, que tenemos que intentar mantener solo con nuestro comportamiento adecuado para no poner en riesgo la seguridad, tanto la propia como la de terceros, y este es el espíritu que no se debe perder. Como está claro que lo que hemos relatado con respecto a parar o estacionar en los carriles de los autobuses no implica en modo alguno riesgo para terceras personas, parecería razonable suprimir la pérdida de puntos en esta circunstancia.

Hay una enmienda planteada por el portavoz del Grupo Popular, señor Souvirón, cuyo grupo participó en la aprobación de esta importante ley, que consideramos muy oportuna, puesto que recoge el espíritu del carnet por puntos y nosotros, desde luego, la vamos a aceptar. En función de esto, redactamos nuestra propuesta de

resolución, que diría: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a considerar en la próxima modificación de la Ley de Seguridad Vial la posibilidad de suprimir la pérdida de puntos por la infracción de parar o estacionar en los carriles destinados al transporte público urbano. Y si me lo permiten, señoras y señores diputados, yo demandaría que esta proposición fuera aprobada por todos en ese marco de consenso que nos caracteriza.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido presentada una enmienda de adición en este caso, que va a ser defendida por el señor Souvirón. Yo le agradecería que, tras su defensa, nos entregara a la Mesa por escrito la propuesta o la transacción en su caso si esta se produce posteriormente.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Siempre creímos que el mejor resultado de la modificación de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial para la introducción en nuestro ordenamiento jurídico del llamado carné por puntos sería que los ciudadanos consideraran que era un instrumento para mejorar el conocimiento y por tanto la concienciación frente al grave problema de la inseguridad vial y que no la vieran como una norma más de las muchas que hay de derecho sancionador en materia de tráfico. Por eso, desde el primer momento, y consta en cuantos debates se han producido en esta Cámara sobre el asunto, éramos partidarios de que las infracciones sancionadas con la pérdida de puntos debían limitarse a aquellas que provocan un mayor rechazo social, que son las que tienen que ver con la puesta en peligro de la vida o la integridad física de los ciudadanos, dejando aquellas otras que tienen que ver con la disciplina del tráfico para el derecho sancionador administrativo, al que esta norma venía a complementar y no a sustituir. Fue uno de los caballos de batalla de nuestras intervenciones en el debate de la ley, y la verdad es que llegamos hasta donde pudimos. Nos encontramos con un proyecto que nos envió el Gobierno donde aparecía un listado de cuarenta y tantas conductas sancionables, nos pareció una barbaridad, conseguimos que al final se quedaran en veintisiete y hasta ahí llegamos, pero siempre con la esperanza de que ese anexo II fuera disminuyendo o adelgazando. Hoy nos encontramos con el primer plan de adelgazamiento de ese anexo II y, por tanto, por coherencia no podemos estar sino de acuerdo con su contenido. La verdad es que nos parece que es una conducta que tendría que haber estado en el listado porque tiene que ver con la disciplina del tráfico pero nada con la seguridad vial en sentido estricto. En cualquier caso, estamos de acuerdo con la iniciativa. Hemos presentado una enmienda en la línea de lo que he dicho en mi intervención, pero con lo que sí tengo que terminar necesariamente es con una pregunta. ¿Qué va a pasar con aquellos ciudadanos que han perdido puntos porque se ha considerado una infracción susceptible de pérdida de ellos una conducta sobre la que hoy todos vamos a dar un paso atrás y vamos a dejar sin

efecto? Porque ese es un perjuicio cierto que se ha producido a determinados ciudadanos y que ahora no lamentaríamos si desde el primer momento se hubieran atendido las ideas y lo que defendió en el trámite correspondiente el Partido Popular. Por lo demás, señor presidente, con mucho gusto le paso la enmienda de adición y, por supuesto, vamos a votar a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Se abre un turno de fijación de posiciones.

Señor Canet.

El señor **CANET I COMA**: Admito que tenemos ciertas dudas, porque en algunos casos vemos muy clara la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, pero la dieta de adelgazamiento no diré que extrema, pero casi, que propone el Grupo Parlamentario Popular modifica sustancialmente el planteamiento inicial. Por tanto, en ese caso, más que en el anterior, nos gustaría antes de abstenernos, porque no votaríamos en contra, ver hasta donde se llega, porque el aspecto punitivo, aunque entendemos todo lo relacionado con la seguridad, tiene una problemática, que la ha expuesto perfectamente el representante del Grupo Parlamentario Popular. Si vamos muy lejos, ¿cuál será el compromiso? Porque leyendo literalmente la enmienda del Grupo Parlamentario Popular se propone un punto que dice literalmente: insta al Gobierno a que solo serán sancionables... Por tanto, lo amplía a cuántos supuestos. La cuestión queda bastante desdibujada y me gustaría ver exactamente en qué términos queda el planteamiento porque, si no, la lista que se había hecho queda desnaturalizada al máximo. Por tanto, no es que estemos en contra, pero nos gustaría saber a qué nos oponemos o a qué votamos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Lo que vamos a hacer es, antes de proceder a las votaciones, dar lectura a las transacciones que se puedan conseguir en el curso del debate de esta mañana.

— **SOBRE MEDIDAS NECESARIAS PARA RECOGER EN LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS LA LECTURA DEL CUENTAKILÓMETROS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000462.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, dado que ha sido aceptada la alteración del orden del día, vamos a pasar a debatir la cuarta proposición no de ley, relativa a las medidas necesarias para recoger en la Inspección Técnica de Vehículos la lectura del cuentakilómetros. Para la defensa de esta proposición no de ley tiene la palabra doña Concepción Sanz Carrillo.

La señora **SANZ CARRILLO**: Señorías, en primer lugar, quiero agradecer a mi grupo, el Grupo Parlamen-

tario Socialista, la oportunidad que hoy me ha brindado de poder participar por primera vez en esta Comisión de Seguridad Vial y, en especial, en la defensa de una proposición no de ley sobre medidas necesarias para recoger en la Inspección Técnica de Vehículos la lectura del cuentakilómetros que, sin lugar a dudas, va a beneficiar a todos los ciudadanos, mejorando la seguridad vial, afianzando la reducción de víctimas y también, y por qué no decirlo, evitando claros fraudes de ley.

Señorías, repasando el «Diario de Sesiones» de esta Comisión, he observado con profunda satisfacción como en la legislatura pasada se trabajó con intensidad, con espíritu de diálogo, de debate, de entendimiento y como se lograron consensos difíciles de alcanzar en otras comisiones. Mi deseo sería que en esta nueva andadura pudiésemos seguir en esa misma dinámica. En este contexto, sería muy positivo empezar este rodaje solicitando a todos los grupos parlamentarios la aprobación de esta proposición no de ley, que además es una reivindicación hecha por la Asociación Nacional de Vendedores desde hace muchos años. Señorías, una de las áreas prioritarias del Plan estratégico de seguridad vial 2005-2008, como todos ustedes saben, es promover la seguridad de los vehículos, siendo uno de los objetivos la promoción de los sistemas de seguridad y la mejora del sistema de gestión del registro de vehículos, mejorando para ello la calidad de la revisión técnica. Los indicadores de resultados serían la antigüedad media de los vehículos y la variación —dato muy importante— del número de accidentes en los que aparece como factor concurrente el propio vehículo. A este respecto, una de las principales fuentes de información indicadora del estado de un vehículo se produce durante la inspección técnica. En ella se someten a control sus diferentes elementos y partes y, por supuesto, se detectan las posibles deficiencias. El objetivo es que el vehículo circule siempre en las mejores condiciones técnicas para evitar los accidentes o, en caso de producirse estos, minimizar sus consecuencias. En esta recogida de información un dato resulta especialmente clarificador: el número de kilómetros recorridos. La estación técnica no puede verificar que el número de kilómetros ha sido el que realmente marca su contador. Sin embargo, la simple lectura y recogida del dato que figura en el cuentakilómetros va a contribuir a la mejora en la seguridad vial.

El Real Decreto 224/2008, sobre normas generales de instalación de las estaciones de inspección técnica, hace referencia a la necesaria homogeneidad en los informes de inspección en todo el territorio español. Para ello, se establece un modelo en el que inicialmente no estaba previsto que figurase el número de kilómetros recorridos por el vehículo. En este contexto, y si volvemos sobre el Plan Estratégico de Seguridad Vial, otra de las líneas hace referencia a la mejora en la coordinación entre administraciones en materia de seguridad vial y tiene como objetivo lograr que las diversas administraciones coordinen esfuerzos y actuaciones para mejorar la seguridad vial en todo el territorio. Recordemos ya que en

estos momentos hay varias comunidades autónomas en España que, en el ejercicio de sus competencias, obligan a la notación de la lectura del cuentakilómetros en el informe de la inspección técnica. Son, entre otras, Asturias, Cataluña, País Vasco, Aragón, la mía, Cantabria, La Rioja y la Comunidad Valenciana. Las tres primeras, además, lo anotan manualmente en la ficha técnica, el resto de comunidades autónomas expresan su importancia, pero no han aprobado, salvo error por mi parte, las disposiciones necesarias para tal fin. Además de todo lo anterior, queremos insistir en cómo el dato relativo al número de kilómetros recorridos por el vehículo es relevante en relación con su estado de conservación y podrá facilitar el análisis de otros datos, así como la elaboración de estadísticas sobre seguridad vial.

Señorías, recordemos que, si bien la antigüedad del vehículo y su obsolescencia no aparecen en las estadísticas de accidentes como una causa directa, es importante mencionar cómo a los automóviles más viejos se les atribuye menor capacidad de respuesta y cómo la antigüedad y la obsolescencia constituyen causas transversales que concurren con todas y cada una de las causas de accidentalidad. Por ello, y entre otros motivos, muy recientemente, como todos ustedes saben, concretamente en el último Consejo de Ministros, se ha modificado el Plan VIVE, que tiene entre sus objetivos primordiales la seguridad vial y la reducción de los accidentes de tráfico al rejuvenecer nuestro parque automovilístico. Autoridades conocedoras de la materia aseguran que es incuestionable que la retirada de los coches más antiguos mejorará las condiciones de seguridad de los conductores o como decía hace unas semanas un parlamentario del Grupo Popular en la Comisión de Industria: es evidente que un coche antiguo tiene menos seguridad activa y pasiva que uno nuevo. Si fuésemos capaces de sustituir los coches antiguos por coches nuevos, el concepto de seguridad vial, es decir, el riesgo de accidente, evolucionaría de forma muy favorable. Si todos los vehículos que se encuentran en estos momentos en circulación por nuestras carreteras fueran renovados por automóviles nuevos, según el informe Automóvil, seguridad vial y medio ambiente, el número de fallecidos por accidente de tráfico podría reducirse notablemente. A pesar de la magnitud de estas conclusiones, otros estudios matizarían estos resultados.

Para finalizar, no debemos olvidar las recientes y no tan recientes noticias publicadas en los medios de comunicación sobre las reiteradas estafas a los ciudadanos a la hora de comprar un vehículo usado o un vehículo kilómetro cero, desconociendo que acaban pagando varios miles de euros más por un vehículo que previamente ha sido modificado. Para ello, los infractores utilizan moderna tecnología y sofisticados sistemas informáticos que les permiten disminuir el número de kilómetros no siendo infranqueable ninguno de los sistemas de seguridad instalados por los fabricantes. Señorías, recordemos hoy aquí los siguientes titulares. La policía detiene en Málaga a dieciocho presuntos estafa-

dores que alteraban el kilometraje de vehículos usados; operación Medusa, 2006. Investigan treinta concesionarios por estafa en la venta de vehículos usados; operación Kilómetro 0, Sevilla. Y por último, y más reciente, cinco detenidos en una operación que podría implicar a 120 talleres de trucaje de kilómetros; A Coruña, 2008, operación Trucarro.

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista, nuestro grupo, al traer hoy a esta Comisión de Seguridad Vial la obligación de anotar los kilómetros en la inspección técnica pretende que con esta medida la estación que efectúa la inspección cuente con más datos para valorar el estado actual del vehículo, al conocer el número de kilómetros recogido en anteriores inspecciones; se cree cultura del control de los kilómetros del vehículo, hasta ahora inexistente; se recojan datos relevantes para la investigación de accidentes de tráfico; y, para finalizar, se contribuya a disminuir el número de fraudes en la venta de vehículos de ocasión, ya que el comprador podrá observar las diferentes lecturas de kilómetros que ha tenido el vehículo a lo largo de su vida. Por todo lo anterior y deseando la aprobación de esta proposición no de ley por unanimidad, se insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para recoger en la inspección técnica de los vehículos que cuenten con cuentakilómetros la lectura de los kilómetros que indica el marcador del vehículo.

El señor **PRESIDENTE**: No ha sido presentada ninguna enmienda a esta proposición no de ley. Iniciamos un turno de fijación de posiciones. Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Intervendré con brevedad, señor presidente, señorías, para dar apoyo a esta proposición no de ley que acaba de ser defendida; sobre todo, teniendo en cuenta dos tipos de argumentos. El cuentakilómetros es en ocasiones también un elemento objetivo para pasar la inspección técnica. Están los años, pero en ocasiones también se tiene en cuenta el kilometraje del vehículo a efectos de una futura inspección. Por tanto, revisar ese kilometraje es importante. Segundo, como decía la propia portavoz que defendía la proposición no de ley, está el hecho de que un cuentakilómetros trucado afecta directamente a la seguridad vial, porque nos están vendiendo de segunda mano un coche que a lo mejor es mucho más inseguro porque tiene ya mucho más recorrido que el que refleja el cuentakilómetros en ese momento. Por tanto, no es únicamente por la razón de proteger al futuro consumidor que va a comprar un coche de segunda mano y ese coche tiene trucado el cuentakilómetros, sino por la seguridad vial en general —y estamos en la Comisión de Seguridad Vial— que nos interesa que el cuentakilómetros refleje en cada caso cuál es efectivamente el número de kilómetros que ese vehículo ha realizado. Por tanto, nos parece oportuna esta proposición no de ley, acertado su contenido y su propuesta y desde Convergència i Unió le daremos nuestro apoyo.

El señor **PRESIDENTE:** Por último, el señor Maldonado tiene la palabra para fijar posición

El señor **MALDONADO FERNÁNDEZ DE TEJADA:** Señorías, les anuncio que nuestro grupo está a favor y vamos a apoyar esta proposición no de ley porque, como muy bien decía el señor Jané, los kilómetros son un dato objetivo del uso y posible estado de un vehículo, no tanto ya el tiempo como los kilómetros recorridos, los kilómetros que ha sido usado. Pensemos, por ejemplo, en los llamados vehículos de empresa, que pueden ser vehículos de muy corta vida pero con un kilometraje brutal. Como decía, vamos a apoyar esta proposición no de ley, pero en un futuro estaríamos dispuestos a dar un paso más. No nos parece ahora el momento oportuno puesto que vamos a ver qué tal funciona en las ITV este control de los cuentakilómetros que, dada además la complejidad de los mismos —cada día más porque ya son casi todos digitales—, cualquier informático hábil los puede modificar y no dejar ningún rastro prácticamente. Cuando mi grupo me propuso que defendiese este tema me puse al habla con vendedores, talleres técnicos y representantes del sector y ellos me mostraban la preocupación de qué pasa desde que el coche sale a la calle el primer día hasta el cuarto año en que pasa su primera inspección técnica en una estación de inspección técnica de vehículos; es decir, quién controla esos cuatro años de cuentakilómetros. Como decía, es una reflexión que debemos hacernos todos para más adelante. Primero vamos a ver qué tal funciona, cómo se recoge, cómo se ponen en marchas las estaciones de inspección técnica. Deberíamos, señor presidente, ver en el futuro cómo puede el Gobierno habilitar —que hoy en día no lo puede hacer— a talleres o concesionarios para que certifiquen el kilometraje exacto de esos cuatro primeros años de vida del vehículo. Estamos hablando de un futuro y, en temas de seguridad vial, hablar y pensar en el futuro es lo que debemos ir haciendo, ir preparando el siguiente paso que podría ser este. La apoyaremos porque, además, apelamos a lo de siempre, a lo que dijo doña Eloísa, al consenso de esta Comisión, que los que nos hemos incorporado como nuevos estamos viendo que es una realidad y que debe ser así en un tema tan sensible y tan importante para toda la ciudadanía como es la seguridad vial.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A UTILIZAR LAS SUPERFICIES DE ALTA FRICCIÓN EN LAS ZONAS DE MAYOR SINIESTRALIDAD EN CARRETERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/0000454.)

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a acabar la sesión con la defensa de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) por la que se insta al Gobierno a utilizar las super-

ficies de alta fricción en las zonas de mayor siniestralidad en la carretera. Para su defensa tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH:** Señorías, con esta proposición no de ley el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) ha querido iniciar, en este periodo de sesiones de esta Comisión de Seguridad Vial en el que vamos a debatir aspectos concretos, lo que entiende nuestro grupo parlamentario que debe ser esta legislatura en materia de seguridad vial: debemos priorizar de manera clara elementos que pueden provocar un accidente de tráfico. Ahí, evidentemente, el Ministerio de Fomento —titular de las carreteras que dependen de la Administración General del Estado— tiene mucho trabajo por delante. Si en la pasada legislatura se orientaron los objetivos a aspectos punitivos —Código Penal y permiso por puntos—, en esta legislatura deberíamos centrarnos en los aspectos preventivos que, de alguna manera, influyen en ocasiones decisivamente en un accidente de tráfico. De ahí que nuestra proposición no de ley se centra en los llamados puntos negros, en esos tramos de concentración de accidentes, en esos ámbitos que tenemos detectados como peligrosos. Si analizamos por qué es peligroso ese tramo en concreto, qué razón origina el peligro, en ocasiones hay una solución viable y posible y que, si se aplicara, podría llegar a evitar el accidente, que es que en sitios donde hay mucho derrape el revestimiento de esa carretera sea de alta fricción. Esto está comprobado en países de nuestro entorno, en el Reino Unido llevan más de 30 años con esos revestimientos de alta fricción que ayudarían a evitar el derrape en tramos donde sabemos que se da. Por tanto, lo que le pedimos al Gobierno con esta proposición no de ley es que atienda esos tramos de concentración de accidentes y en aquellos que sabemos que se dan accidentes por falta de adherencia en el firme de la carretera se instale esas superficies de alta fricción. En la proposición no de ley hemos planteado tres medidas. Primero, que habitualmente se utilicen las superficies de alta fricción en las situaciones en las que es necesario combinar alta adherencia y alta resistencia, incluso con la posibilidad de colorear esa superficie como advertencia del peligro que entraña ese punto de la vía, manteniendo los firmes de las carreteras y que ello se haga especialmente donde hay tramos de concentración de accidentes. Este es el propósito de nuestra iniciativa, que se utilicen esas superficies de alta fricción en esos tramos de concentración de accidentes y que, en segundo lugar, se revise —en el periodo de un año, decimos nosotros— las diversas normativas técnicas de firmes de nueva construcción y de rehabilitación para la incorporación estandarizada de las superficies de alta fricción. Algunos no los podremos cambiar, pero sí podemos provocar que las nuevas vías ya lleven esas superficies de alta fricción. Por tanto, de ahí el segundo objetivo. En tercer lugar, que exista una evaluación, porque estamos demasiado acostumbrados a adoptar medidas y que después nadie

vele para su adecuado cumplimiento; nadie vela para revisar la nueva incorporación de las superficies de alta fricción, que deben estar bien mantenidas. Sabemos que desde el Ministerio de Fomento se hacen esfuerzos y queremos reconocerlo, pero también ayudaremos al Ministerio de Fomento si hoy, desde esta Comisión de Seguridad Vial, le damos esas pautas y ese mandato. Este es el objetivo de *Convergència i Unió* al presentar esta proposición no de ley, así como el de atender muy directamente los tramos de concentración de accidentes, y también, señor presidente, señorías, debería ser este el objetivo final para esta Comisión de Seguridad Vial, pero también para las autoridades en todos los ámbitos del Estado, no únicamente en la Administración General del Estado, también en comunidades autónomas, en carreteras que dependen de las diputaciones. El objetivo final debería ser que si hemos detectado un tramo de concentración de accidentes, deberíamos actuar en cada uno de ellos para que dejara de serlo. No nos podemos permitir en pleno siglo XXI conocer que tenemos un tramo donde, lamentablemente, hay muchos accidentes, muertos y heridos, y no actuar sobre el mismo. Por tanto, esta proposición no de ley viene en el ámbito de lo que deben ser iniciativas parlamentarias para que los tramos de concentración de accidentes, al final, dejen de serlo, al actuar sobre los mismos, intentando evitar nuevas muertes, nuevos heridos y tanto sufrimiento como causan esos accidentes.

Quiero manifestar que celebro que se pueda producir esta sesión de la Comisión de Seguridad Vial precisamente en este mes de noviembre y cuando este último domingo ha sido el día en que se ha recordado a las víctimas de los accidentes de tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido presentada una enmienda de sustitución por el Grupo Parlamentario Socialista, para cuya defensa le concedo la palabra al señor Méndez.

El señor **MÉNDEZ GUILLÉN**: La lucha contra esta lacra social, como decía el señor Jané, que son los accidentes de tráfico ha supuesto una de las principales preocupaciones y líneas de actuación desde que este Gobierno tomó posesión hace ya más de cuatro años, a través de medidas tanto preventivas como punitivas. Medidas preventivas han sido la instalación de radares fijos y móviles con el objetivo de reducir la velocidad de los conductores, una de las principales causas de mortalidad, y la implantación del permiso por puntos, concediendo a los conductores un crédito limitado que deben administrar, penalizando de esta forma a todos aquellos que no cumplen las normas de circulación. Las medidas punitivas se han plasmado a través de una reforma del Código Penal que aumenta las penas para conductores temerarios, convirtiendo algunas faltas en delitos. Con estas medidas, construidas entre todos en el seno de esta Comisión durante la legislatura pasada e impulsadas por el Gobierno, hemos conseguido aumentar la conciencia-

ción de todas y todos los ciudadanos españoles, logrando un importante descenso de los muertos en carretera durante la última legislatura y llegando a tener cifras de hace cuarenta años con un parque automovilístico diez veces superior. Entre de estas acciones se incluye, como no puede ser de otra forma, la mejora de los firmes y formes de nuestras carreteras, tanto de las nuevas vías como de las ya construidas, consiguiendo reducir la accidentalidad de forma significativa, alcanzando el objetivo marcado por el Gobierno en el Plan Estratégico de Seguridad antes del año horizonte 2008, lo que nos permite perseguir el objetivo comunitario para que en el año 2010 logremos reducir a la mitad el número de víctimas mortales respecto al año 2001. Con estos antecedentes (*Convergència i Unió*) ha presentado una proposición no de ley para la utilización de pavimentos antideslizantes en los tramos de vías en que sean precisos. Mi grupo, el Grupo Socialista, comparte con el señor Jané la vocación y la preocupación por la mejora de nuestras carreteras para tener cada día unas vías más seguras. Siguiendo ese espíritu, hemos presentado una enmienda que, a nuestro entender, complementa la propuesta inicial, instando a la implantación de superficies de alta fricción en aquellos espacios en que los técnicos consideren necesaria su implantación, manteniendo una constante actualización de las normas técnicas que, como conocen S.S., son directrices circulares o notas técnicas elaboradas por los ingenieros de caminos; así como continuar con los mecanismos sistemáticos de evaluación de la red de carreteras del Estado para corregir las deficiencias de las vías.

Señorías, con esto termino, no sin antes agradecer al señor Jané el diálogo sostenido con este diputado durante la tramitación de esta proposición no de ley, gracias a la cual espero y confío que podamos continuar con la larga tradición de esta Comisión de aprobar todas las iniciativas por una amplia mayoría, demostrando de esta forma a los ciudadanos que la seguridad vial es algo que nos importa y compete a todos los diputados de esta Comisión y a todos los grupos de esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Puesto que se ha insinuado por el portavoz socialista que ha habido aproximaciones con el grupo proponente, me gustaría conocer la opinión del grupo proponente en relación con la aceptación, en sus propios términos u otros, de la enmienda de sustitución presentada por el Grupo Socialista.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Efectivamente, ha habido una aproximación y, tras negociaciones previas, el Grupo Socialista ha presentado un texto que había sido previamente consensuado con el grupo proponente. Nosotros entendemos que el texto refleja las líneas básicas de nuestra propuesta inicial y, por tanto, admitiremos la enmienda en aras del consenso que ha presidido siempre esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: A efectos del turno de fijación de posición, señor Canet. **(Pausa.)**

Señor Landaluce.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Con la venia, señor presidente.

Desde el Partido Popular creemos que el espíritu que está inundando esta Comisión, que además viene siguiendo al de la anterior legislatura, es algo tremendamente positivo.

Respecto a esta proposición no de ley en concreto, se acaba de celebrar el VIII Congreso nacional de firmes, en Valladolid, del 21 al 23 de octubre de este año, es decir, hace menos de un mes. Este foro es referencia nacional en la tecnología del desarrollo de los firmes en carretera. Estos días se ha hablado allí de lo mismo que estamos hablando en este momento en esta Comisión. Se ha hablado de la necesidad de mejorar las zonas donde aumenta la siniestralidad. El Grupo Popular va a aprobar la proposición no de ley que trae Convergència en este momento, porque además está en línea con lo que se aprobó en ese Congreso nacional de firmes celebrado hace menos de un mes. Voy a hacer unas consideraciones previas para ilustrarnos un poco en el tema de los pavimentos antideslizantes. En España se están utilizando distintos tipos de pavimentos antideslizantes. Los más utilizados han sido las lechadas bituminosas, que son mezclas fabricadas a temperatura ambiente y que proporcionan una superficie resistente a la acción abrasiva del tráfico. Se conoce en algunos ámbitos como *slurry*, pero esta palabra más técnica lo que significa, ni más ni menos, es que se dota a esas superficies de una mayor resistencia al deslizamiento. Los distintos tipos de lechadas bituminosas se establecen en función del tamaño del árido y esta mezcla sirve para cualquier tipo de tráfico rodado. En España se han utilizado últimamente tipos de pavimentos antideslizantes empleando mezclas en caliente, entre las que destacan mezclas discontinuas y mezclas drenantes. ¿Qué se busca? En ambos casos se trata de buscar una mejora considerable en la seguridad de la rodadura con lluvia, eliminando la posibilidad de hidroneo del vehículo. Cada tipo de este *slurry* tiene características técnicas diferentes y los técnicos determinan la idoneidad de su utilización en cada caso concreto.

En la misma línea que decía al inicio de mi intervención, en relación con esta proposición no de ley, por la que se insta al Gobierno a utilizar esas superficies de alta fricción en las zonas de mayor siniestralidad en carretera, mostramos nuestro apoyo total a tal medida y queremos hacer unas breves consideraciones. Primero, aunque la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista ha eliminado de la inicial proposición no de ley que presentaba CiU el pintado llamando la atención de zonas de especial problemática, nosotros veíamos necesario llamar la atención de alguna manera sobre los puntos concretos donde la siniestralidad y la accidentalidad es mayor y donde debe hacerse una advertencia evitando, por

supuesto, la distracción del conductor. Veíamos interesante que los técnicos nos ilustrasen en este tema. Se debía prestar una especial atención a las motos, por ser mayor la posibilidad de accidente al tener dos ruedas en vez de cuatro. Esto se debe tener siempre presente, y creo que esta Comisión ha trabajado en distintas ocasiones para dotar de mayor seguridad a las motos, no solo a los vehículos, y también al medio. Nosotros estaríamos a favor de que se hubiese continuado la iniciativa de pintado. De todas maneras, la superficie de alta fricción supone una mejora evidente en las condiciones de circulación, especialmente en los tramos de concentración de accidentes, porque es uno de los parámetros que pueden concurrir en la producción de los mismos. La utilización de esas superficies podría evitar sin lugar a dudas un determinado tipo de accidentes. Estaríamos de acuerdo respecto a lo que se está proponiendo tanto en la proposición no de ley enmendada por el Grupo Socialista como en lo que inicialmente traía Convergència i Unió.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha producido hoy en esta Comisión un hecho inédito. Todas las proposiciones presentadas han sido objeto de transacción menos la que no tenía enmiendas y por tanto, era metafísicamente imposible transarla. Desde esa perspectiva, creo que esto nos honra a todos, que nos podemos jactar de ello todos los que estamos presentes en esta Comisión y erigirnos un poco en ejemplo, sin ninguna petulancia y con toda la modestia lo digo, para el funcionamiento de las demás.

Dicho lo cual, y a efectos de ordenar las votaciones, si los comisionados son tan amables, voy a intentar leer las transacciones logradas, porque algunas tienen un formato manuscrito de difícil lectura y otras son por acesión de unos documentos a otros, a ver si estas transacciones son las que realmente recaban el apoyo unánime que he invocado anteriormente. Con relación a la primera, que hacía referencia a las mejoras en la señalización de los pasos de peatones, la transacción propuesta posee el siguiente tenor literal: Aprobada la instrucción técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta, normativa de obligado cumplimiento en la red de carreteras del Estado, continúe estudiando, en colaboración con el resto de administraciones titulares de vías salientes... Voy a ceder la competencia para la lectura al autor, que seguramente lo hará con más solvencia que yo. No pretendo descalificar su letra.

El señor **GARCÍA DíEZ**: La tengo yo delante. En este caso la letra era de mi compañero, pero tengo yo otra con mi letra y al final las dos dicen lo mismo. Ya que estoy en el uso de la palabra, lo leo rápidamente. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, aprobada la instrucción técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta, normativa de obligado cumplimiento en la red de carre-

teras del Estado, continúe estudiando, en colaboración con el resto de administraciones titulares de vías abiertas al tráfico rodado, la situación actual respecto a las características constructivas, colores a utilizar, señalización vertical e iluminación de los pasos de peatones, priorizando la seguridad de los peatones, y con el fin de normalizar los criterios para su implantación eficaz adopte, en el ámbito de sus competencias, las medidas de cualquier orden que resulten necesarias.

El señor **PRESIDENTE**: Dado que han sido objeto de transacción, vamos a votarlas una por una, con la tranquilidad que le da a uno ver que el propio autor del texto manuscrito ha tenido dificultades para su lectura. Procedemos a la votación de la transacción leída por su autor.

Efectuada la votación, dijo

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

Segunda proposición no de ley debatida en la mañana de hoy, que hace referencia a la supresión de la pérdida de puntos por parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano. Aquí el formato de la transacción no deja de ser igualmente complejo ya que es por accesión de dos documentos. Voy a intentar leer la transacción dimanante de los acuerdos entre los grupos parlamentarios y que consta de dos puntos. El primer punto de la proposición no de ley posee el siguiente tenor literal: El Congreso se los Diputados insta al Gobierno a considerar en la próxima modificación de la Ley de Seguridad Vial la posibilidad de suprimir la pérdida de puntos por la infracción de parar o estacionar en los carriles destinados al transporte público urbano. Posee un segundo punto cuyo tenor literal reza de la siguiente manera: Solo serán sancionables con la pérdida de puntos del permiso de conducir

aquellas conductas que pongan en peligro la vida o la integridad física de las personas, quedando para el derecho administrativo sancionador aquellas otras que vayan contra la disciplina del tráfico. Esta es la transacción conseguida y la someto, por tanto, a la consideración y el voto de SS.SS.

Efectuada la votación, dijo

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

La tercera proposición no de ley ha sido objeto de la aceptación por parte del grupo proponente de una enmienda de sustitución que poseen SS.SS., por lo que su lectura no resulta pertinente. ¿Se vota en los términos de la transacción entre el grupo que preconizaba la sustitución y la aceptación del grupo proponente? (**Asentimiento.**)

Efectuada la votación, dijo

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

La cuarta, como no poseía enmiendas, la votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, muy agradecido. Es todo un ejemplo para el funcionamiento de esta Cámara.

Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**