



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 248

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 7

celebrada el miércoles 25 de marzo de 2009

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|--|---|
| — Por la que se insta al Gobierno a agilizar el proceso de redacción de proyectos de las actuaciones incluidas en el segundo plan de motociclistas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000568.) | 2 |
| — Relativa a un plan integral de eliminación de puntos negros en las carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000554.) | 4 |

Página

	Página
— Sobre la aplicación de controles en carretera del consumo de sustancias estupefacientes por conductores de vehículos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000849.)	7
— Sobre la ejecución urgente de medidas de mejora de la seguridad vial del tramo urbano de la carretera N-340 en la Aldea (Tarragona). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000442.)	9
— En la que se insta al Gobierno a que permita que las pruebas para la obtención de todos los permisos de conducción se puedan realizar de nuevo en el municipio valenciano de Xeresa o en otro punto de la comarca de La Safor. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000763.)	13

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A AGILIZAR EL PROCESO DE REDACCIÓN DE PROYECTOS DE LAS ACTUACIONES INCLUIDAS EN EL SEGUNDO PLAN DE MOTOCICLISTAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000568.)**

El señor **PRESIDENTE:** Iniciamos la Comisión no permanente de Seguridad Vial. Vamos a debatir cinco proposiciones, al haberse retirado la número 5, y empezaremos por la proposición cuyo rótulo insta al Gobierno a agilizar el proceso de redacción de los proyectos de las actuaciones incluidas en el segundo plan de motociclistas. Es una iniciativa presentada por el Grupo Socialista y va a intervenir en nombre de este grupo Mari Carmen Sánchez, a quien doy la palabra.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ:** Desde el Grupo Parlamentario Socialista pensamos que la concienciación de los ciudadanos está siendo un elemento fundamental para bajar las cifras de accidentes de motos, pero desde las administraciones públicas también podemos, es más, debemos, realizar acciones para que estas cifras sigan disminuyendo, y en eso está empeñado también el Gobierno socialista.

Una mejora que incide en la reducción de accidentes es la de la red viaria. Cada vez que se construye una autovía estamos mejorando la seguridad de quienes utilizamos esa carretera. Quiero recordar que partíamos de una red de 8.000 kilómetros de autovías cuando el Partido Socialista llegó al Gobierno y al final de esta legislatura podremos decir que tendremos 12.000 kiló-

metros. El Ministerio de Fomento en materia de seguridad vial ha incrementado su presupuesto un 83 por ciento y lo vamos a seguir aumentando para adecuar la señalización, tanto horizontal como vertical, para mejorar el alumbrado y para reponer el firme. El ministerio ha puesto en marcha tres planes: un plan de tratamiento y eliminación de puntos negros, un plan de seguridad de túneles y un plan de instalación de barreras de seguridad.

Antes de entrar de lleno en la proposición no de ley, quiero recordar que existen dos tipos de barreras: una, la que ponen en las carreteras sin ningún tipo de especificación para motoristas y otra que se pone en aquellos lugares donde hay riesgo potencial o se da una acumulación de accidentes con los motoristas. En la legislatura pasada, el Ministerio de Fomento hizo un plan de seguridad vial para toda la red viaria responsabilidad del Estado, que quiero recordar que es el 15 por ciento de las carreteras, con el objetivo de reducir los riesgos de accidentes. Se hizo un plan y un modelo, que no existía, y se vio qué tipos de barreras podían reducir los daños cuando un motorista se sale de la calzada, porque lo que las barreras hacen es reducir los daños en esas circunstancias. Así surge el plan de barreras y por primera vez se hace un plan de protección especial para motoristas. Se instalaron 6.600 kilómetros de barreras especiales, con una inversión de 67,5 millones de euros. En esta segunda legislatura, entre el año 2008 y el año 2012, se pretende instalar 14.000 kilómetros de barreras, de las cuales 12.327 kilómetros serán barreras generales y 1.625 kilómetros constituyen el segundo Plan de protección específico para motoristas. Es un plan más exigente que el de antes, en el que se instalaban las barreras en curvas con 400 metros de radio; ahora se instalan con 710 metros de radio. Los datos nos dicen que en los lugares donde existen barreras se reduce el número de víctimas mortales en un 40 por ciento. La sustitución de los quitamiedos o guardarraíles es una antigua reclamación de los motoristas españoles, también la señalización

en los sitios en donde se concentran más números de accidentes. Quiero decir que hay ya un plan para el tratamiento de 736 tramos existentes en la red de carreteras del Estado.

En nuestro país existen tres provincias, Cádiz, Barcelona y Valencia, en las que se produce a lo largo del año una gran concentración de motoristas, debido a la celebración en ellas de los campeonatos mundiales de motociclismo, que se celebran en el circuito de Jerez, Montmeló y Cheste, respectivamente. El importante número de aficionados en los días de los campeonatos o también en los seguimientos de los entrenamientos hace que esos lugares se conviertan en lugares con potencial riesgo de accidente de moto. Por eso, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente Proposición no de ley: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a agilizar el proceso de redacción de proyectos de las actuaciones incluidas en el segundo plan de motocicletas y su tramitación, con objeto de proceder a la licitación y ejecución de las obras correspondientes a la mayor brevedad posible, considerando especialmente las actuaciones en las provincias de Cádiz, Barcelona y Valencia.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguien quiere utilizar un turno en contra o alternativamente una fijación de posición? Señor Jané, tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Con absoluta brevedad, señor presidente, solo voy a manifestar el apoyo de Convergència i Unió a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: El señor González por parte del Grupo Popular.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: Me gustaría ser igual de breve, pero me temo que no lo voy a poder ser, aunque intentaré ajustarme a los tiempos. Quiero decir de entrada que mi grupo va a apoyar esta iniciativa, como no podía ser de otra forma, pero eso no impide que en esta Comisión, considerando esta propuesta que hace el Gobierno, realicemos una serie de apreciaciones, incluso en algún caso denuncias, sobre el tema de las motos o de los moteros en nuestro país.

Vamos a aprobar un segundo plan sobre el ámbito de las motocicletas cuando en esta Cámara no se han presentado las conclusiones del primer plan, no tenemos ningún conocimiento de la finalización de ese primer plan que a bombo y platillo se puso de manifiesto por parte tanto del ministro del Interior como de la Dirección General de Tráfico. La seguridad de las motos no solamente la dan los guardarraíles; la seguridad de las motos requiere algo mucho más amplio que el simple hecho de modificar los ámbitos de los guardarraíles en nuestras carreteras. Y además, también la seguridad vial de las motos tiene que implicar a los propios colectivos, que son los afectados cuando suceden siniestros y el índice

de mortalidad en este ámbito de las motos es tan sumamente elevado.

Pues bien, tengo que decir que desde la Dirección General de Tráfico —y es una opinión generalizada en el sector de las motos— no solamente no se ha contado con ellos, sino que prácticamente se les ha obligado a abandonar las primeras conversaciones que se tuvieron. Y no solamente se llega hasta ese punto, sino que de alguna manera —y permítanme una expresión quizá dura pero que es lo que se oye en el ámbito del sector de las motos— se ha llegado a criminalizar este sector, dando la sensación de que todos son iguales y que el mundo de las motos lo forman unos cuantos locos que al final consiguen que las estadísticas no cuadren, porque es el único sector del ámbito de la seguridad vial en el que no se ha reducido sustancialmente, como ha sucedido en otros ámbitos, la muerte por accidente.

Yo creo que tanto la Dirección General de Tráfico como el propio Ministerio del Interior han incumplido manifiestamente el plan que ya descartamos, porque iniciamos un nuevo proceso e instamos a un segundo plan. Se han encarecido y endurecido los exámenes para acceder a los permisos de motocicletas sin tener en cuenta la necesidad de la formación continua del colectivo; esto es seguridad vial. No se aplica la directiva europea sobre los permisos y se han obviado los plazos que esta establece de alguna manera. Se dificulta el acceso a los ciclomotores, que ha tenido que ser rectificado a través de una moratoria de dos años por parte del propio Gobierno. Se permite que conductores noveles puedan acceder a motocicletas de hasta 47 centímetros cúbicos, cuando la limitación en vigor era de 34 centímetros cúbicos. Hay incidencia en las campañas de control y sanción, aunque no la que debería haber. No ha logrado hacer descender la cifra de víctimas, como he dicho antes, la aplicación de las medidas sobre esta problemática. Los estudios de siniestralidad han sido usados básicamente para crear un perfil estadístico que retroalimente, como he dicho antes, las políticas de persecución que reduzcan las cifras estrictamente de siniestralidad. El grupo de trabajo que creó la Dirección General de Tráfico ha funcionado tan bien que los dos colectivos representantes del sector, como es el sector de la propia industria de la moto, Anesdor, y como es el sector representante de los moteros a través de una gran asociación que se llama Unidad Motera, han abandonado las conversaciones, han abandonado las negociaciones, porque se han sentido absolutamente expulsados, por decirlo de alguna forma.

Van a obtener el apoyo del Grupo Popular, no vamos a negar el apoyo al Gobierno en algo que supuestamente a priori es bueno, pero el sector de la moto no solamente necesita que se rectifiquen las políticas de los guardarraíles. El sector de la moto y esta propia Comisión necesitan que pase a ser una Comisión permanente, una Comisión legislativa, porque el ámbito de la seguridad vial no solamente está en el Ministerio del Interior, sino que es una política transversal de muchos ministerios.

Por tanto, lo que hacemos, además de decir el apoyo que vamos a dar a esta proposición, es pedir que se empiecen a pensar todas las cosas que dicen todo los sectores y que, de alguna manera, lo mismo que se ha oído a otros sectores en la modificación de criterios de la seguridad vial en general, se oiga a los sectores afectados en aquellos sectores que competen al mundo de la motocicleta. Yo creo sinceramente que si no hay esa observancia por parte de la Dirección General de Tráfico y por parte del Ministerio del Interior, este segundo plan será un fracaso, tan fracaso como lo ha sido el Plan estratégico de seguridad vial, que tendría que haberse presentado en diciembre para que se llevara a cabo y todavía no se ha traído; además, no hay ni siquiera un segundo plan. Termino diciendo que no hay ningún plan estratégico de seguridad vial por falta e inoperancia de la propia Administración.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El resto de los grupos, de mayor a menor, tienen intención de intervenir? **(Pausa.)** Parece que no están presentes. Esta Presidencia va a plantear una cuestión de orden. Viendo el discurrir del debate y la agilidad con que los portavoces se están comportando, será previsible que antes de las seis de la tarde podamos votar, entre las seis y la seis y media. **(Un señor diputado: Si acabamos antes de la hora, se interrumpe la sesión hasta que lleguen los diputados.)** Perdón, no termino de comprender el componente tan alambicado de su reflexión.

Tiene la palabra, señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Perdón presidente. Lo que decía es que, para podernos coordinar, puesto que hoy hay muchas comisiones en este momento, podríamos fijar una hora concreta para la votación. En cualquier caso, si acabamos antes, nos esperaríamos a esa hora, para que podamos estar todos para votar.

El señor **PRESIDENTE**: He mencionado la hora de las seis de la tarde. Estaba intentando fijar una hora concreta razonable. Si algún grupo entiende que las seis de la tarde no es una hora concreta, yo me ajustaré al pedimento de los demás grupos. ¿Las seis de la tarde es razonable? **(Asentimiento.)** Perfecto. A la seis de la tarde intentaremos, si no hay ningún impedimento, votar todas las proposiciones.

— **RELATIVA A UN PLAN INTEGRAL DE ELIMINACIÓN DE PUNTOS NEGROS EN LAS CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000554.)**

El señor **PRESIDENTE**: Procedemos al debate de la segunda proposición no de ley relativa a un plan integral de eliminación de puntos negros en las carreteras, presentada por el Grupo Popular en el Congreso, va a intervenir en nombre del Grupo Popular, que es el grupo

proponente, el señor Souvirón. Tiene la palabra, señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: La política de seguridad vial de estos años, y me refiero a los años de la anterior legislatura y los de esta, es decir, la del Gobierno socialista, se ha caracterizado por hacer descansar todo el peso de la seguridad vial sobre los hombros de los ciudadanos, de los contribuyentes. La verdad es que hemos recibido tres proyectos legislativos relacionados con la seguridad vial y los tres han tenido que ver con el derecho sancionador; vamos a uno por año. Mientras tanto los informes Eurorap, esos informe europeos que analizan el estado de las infraestructuras viarias y detectan aquellas zonas peligrosas, año tras año nos han venido revelando que en España hay alrededor de 800 puntos negros. Un año, otro año, otro año. 800 puntos negros que desafían sin ninguna duda la credibilidad de la política del Gobierno en materia de seguridad vial y que desde luego también nos desafían a los que de buena fe intentamos aportar lo que podamos para mejorar la actual situación.

Esas son las razones que justifican que hoy traigamos a debate esta iniciativa, que trata de establecer un plan sistemático, un plan integral, para la eliminación de los puntos negros, de los tramos de concentración de accidentes, que es de lo que hoy queremos hablar. Por cierto, no sería malo que nos pusiéramos de acuerdo, para empezar, en cómo los llamamos y a qué nos referimos cuando hablamos de tramos de concentración de accidentes o de puntos negros. Nosotros planteamos un plan y cuando hablamos de un plan hablamos de unos objetivos, hablamos de unas medidas, hablamos de un tiempo y hablamos de un presupuesto para que todo eso se pueda llevar a cabo. También de que en ese plan esté la investigación de las circunstancias que concurren en esos lugares en los que ya sabemos que se producen más accidentes que en cualquier otro, para que podamos analizarlas y desde luego evitar que en el futuro se puedan seguir haciendo y diseñando infraestructuras con esas circunstancias que se han revelado muy peligrosas para la seguridad vial. Es un plan concreto para la eliminación, ya digo, en un tiempo determinado de los puntos negros actualmente existentes, pero desde un tratamiento técnico, desde un tratamiento sistemático, porque también hemos aprendido que los puntos negros cuando se eliminan de un sitio aparecen en otro, es lo que se llama migración de puntos negros. Por tanto, no basta con tratar el sitio concreto, con focalizar la actuación en un punto determinado de la vía, sino que hay que ver el tramo en el que está ese punto y darle ese tratamiento integral, para evitar que vayamos quitando puntos negros, que nos vayan apareciendo otros, y al final tengamos los 800 de costumbre. También queremos que para aquellos nuevos puntos negros que vayan apareciendo haya un compromiso cierto del Gobierno para eliminarlos en un plazo, y a nosotros nos parece el de un año más que prudencial. Que no se atiendan solo los

puntos negros de la Red de Interés General del Estado, sino también los de las carreteras convencionales, de las que son competencia de las comunidades autónomas y de las administraciones locales, y que para ello se coordinen las actuaciones con quienes tienen la responsabilidad de la gestión en cada lugar, y desde luego que se proceda mientras tanto a señalar todos los puntos negros, todos los que existen en nuestras carreteras. Y cuando digo todos lo digo porque lo que tenemos encima de la mesa es un informe sobre el Plan para el tratamiento de tramos de concentración de accidentes del Gobierno de España, donde se dice que se señalarán algunos —algunos repito, y leo textualmente— de los tramos de concentración de accidentes y se instalará un dispositivo de control de velocidad. Algunos no, todos. No se trata de salir al paso, frente a la campaña de los medios de comunicación que han pedido la señalización, para decir que se va a hacer y luego, en el documento interno, decir que solo algunos tramos. Se trata de hacerlo como un todo. Nos parece que cualquiera que entienda que los puntos negros son un problema tiene que entender también que lo que planteamos es muy claro y es muy necesario. Es lo que nosotros haríamos si tuviéramos la responsabilidad ejecutiva, pero como no la tenemos, lo que hacemos es plantear desde esta Comisión el impulso al Gobierno para que lo haga.

Sabemos que hay alguna enmienda que se nos va a presentar y de la que ahora nos hablará el Grupo Socialista. Nosotros estamos abiertos a oírla, queremos salir de esta Comisión avanzando algo sobre la situación en la que hemos entrado, que mejoremos algo con respecto a la situación actual, y ya me manifestaré cuando oiga lo que nos proponen.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que en nombre del Grupo Socialista va a intervenir el señor Luema.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Señor Luena, señor presidente. Para el Grupo Socialista la seguridad vial es una política en su totalidad de Estado, y es una política de alto interés, que tiene que ir acompañada de una necesaria conciencia pública, social y de consenso tanto político como ciudadano, consenso que espero que encontremos en torno a esta iniciativa del Grupo Popular. Hay una demanda ciudadana clara y es reducir los accidentes en las carreteras, todos, pero de forma urgente y prioritaria aquellos que se cobran vidas humanas.

Señor presidente, señorías, con el trabajo de todos hay que decir que cada vez es menor el número de víctimas mortales en nuestras carreteras y que cada vez es mayor el esfuerzo para reducirlos, con más financiación y con planes de seguridad vial, con acciones correctivas y con acciones preventivas, como el proyecto de reforma de la Ley de Procedimiento Sancionador, que no es un capricho del Gobierno, sino un mandato de esta Cámara. Hoy seguimos teniendo objetivos comunes y un cometido concreto: contribuir desde esta Cámara, como ya se ha hecho en el Senado, en la labor de reducir los accidentes

en nuestras carreteras mediante el impulso conjunto de las fuerzas políticas, para que todas las administraciones sigan adoptando medidas en relación con los denominados tramos de concentración de accidentes. Existen en nuestro país 776 tramos de este tipo, que son de al menos un kilómetro de longitud, y en los que el número de accidentes es significativamente mayor que la media de accidentes ocurridos en otros tramos de características similares en un período de cinco años y según el tipo de vía, el volumen de tráfico y la mayor o menor proximidad a las zonas urbanas.

Señorías, existe ya un plan para el tratamiento de estos tramos, con una inversión de 1.200 millones de euros y actuaciones en 314 de estos tramos; es decir, hay actuaciones en la tercera parte. Además, desde el 13 de enero, los ministerios del Interior y de Fomento han decidido proceder a la señalización de estos tramos y a la instalación de dispositivos de control de velocidad en algunos de los tramos de concentración de accidentes identificados, en cumplimiento de una directiva del Parlamento Europeo y también del Consejo. Algunas administraciones autonómicas han adoptado una metodología similar a la utilizada por Fomento para identificar los TCA en sus redes de carreteras y tanto desde la Dirección General de Carreteras como desde la Dirección General de Tráfico están colaborando, conjuntamente, para tratar de homogeneizar criterios, conseguir una metodología y definir un procedimiento de aplicación general.

Como decía al principio, nuestro propósito tiene un cometido concreto y lo hemos expresado en una enmienda con unos propósitos claros. En primer lugar, seguir avanzando en la política de identificación de tramos de concentración de accidentes para que, con carácter prioritario, se identifiquen y traten con carácter de urgencia los TCA existentes en las carreteras pertenecientes a la red estatal, con el objetivo de que todos los actualmente identificados sean tratados a lo largo de la presente legislatura. En segundo lugar, impulsar un acuerdo con las administraciones autonómicas y locales en un marco de cooperación multilateral, a fin de que adquieran el compromiso decidido de identificar, tratar y señalar los TCA en las carreteras de su competencia, que son el 85 por ciento del total de las carreteras de España. Y, por último, consolidar la política preventiva de señalización de los TCA acordada por los ministerios del Interior y de Fomento, que pretende dar tratamiento a los tramos identificados por este último dentro del período 2008-2012. Aprovecho para hacer a la mesa, si se me permite, señor presidente, una modificación de la enmienda in voce, puesto que en la enmienda veo que aparece 2009 y es 2012. Y lo hacemos también con una aspiración más amplia, para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y su seguridad personal y colectiva, para mejorar nuestra seguridad vial y seguir reduciendo los accidentes, sobre todo los accidentes con víctimas mortales, porque es un deber que tenemos con las familias afectadas y es un deber que tenemos con toda la sociedad.

Espero que podamos seguir cumpliendo esta noble tarea con acuerdos y con consenso.

El señor **PRESIDENTE**: Yo tengo aquí la relación oficial del Congreso de los Diputados y teóricamente, si no miente esta relación, su nombre es César Luena López. Así le he invocado para que interviniera. En todo caso, le pido disculpas si he pronunciado mal su apellido, pero estoy utilizando el nomenclátor oficial del Congreso de los Diputados. Todos conocemos que, en materia de Registro Civil, todo el mundo puede cambiar su apellido, pero aquí consta el nombre César y los apellidos Luena López, y así le he llamado yo.

Y puesto que usted presenta una enmienda que modifica en los tramos cronológicos la proposición presentada, le agradecería que, en un escrito manual, nos pudiese indicar la fecha lo cual facilitaría notablemente la labor de la Mesa. Muchas gracias, señor Luena.

¿Algún grupo, con relación a esta proposición, quiere fijar posición? Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: El Grupo Catalán de Convergència i Unió adelanta su voto favorable al texto de la proposición no de ley que pueda salir del debate de hoy. Hay un grupo proponente, hay un grupo enmendante y puede ser que se llegue a una transacción o a un acuerdo sobre la enmienda presentada. Sería bueno, señor presidente, que llegáramos a un acuerdo unánime en algo que debe ser uno de los puntos de guía en esta legislatura en materia de seguridad vial: de qué manera nos comprometemos a eliminar los puntos negros, de qué manera nos comprometemos a que señalicen los puntos negros, de qué manera nos comprometemos a que señalicen los puntos negros, de qué manera nos comprometemos a que señalicen los puntos negros en la red de carreteras que depende de la Administración General del Estado y que compete a estas Cortes Generales. Por tanto, coincidimos plenamente con el objetivo que se pretende. Sería bueno, sería positivo todo aquello que redunde también en señalar mejor dónde hay un punto negro, para advertir de su presencia y evitar un accidente. Y la mejor señalización será aquella que deje de hacer falta porque dejen de existir esos puntos negros. Por lo tanto, el trabajo pendiente es detectarlos, inventariarlos y suprimirlos. Mientras ello no ocurre, bueno será que se atienda mejor esa visualización de los mismos, esa advertencia de que los mismos están ahí.

Señor presidente, señorías, estamos en el Congreso de los Diputados, pero quiero agradecer de manera pública y sincera la labor que los propios medios de comunicación están haciendo a favor de lo que debe ser esa erradicación de los puntos negros. Tenemos incluso una campaña, Antena 3 junto con Onda Cero han hecho la campaña Ponle freno, que se ha centrado de manera muy directa en esa necesidad de visualizar los puntos negros, pero sobre todo en la necesidad de erradicarlos. Desde Convergència i Unió compartimos esos objetivos, los llevábamos ya en nuestro programa electoral, como

llevábamos también en nuestro programa electoral una medida que se incorporó por unanimidad en ponencia la semana pasada, en el sentido de que aquello que se recaude por multas en el ámbito de la aplicación de la Ley de tráfico de vehículos a motor y seguridad vial, todo lo que se recaude se destine a actuaciones de seguridad vial y para la prevención de accidentes. Ese principio general figura ya como un deber en la nueva norma, en ese informe de la ponencia, y a través de una enmienda de Convergència i Unió al final llegamos a un texto consensuado por todos que fijaba ese compromiso, ese carácter imperativo. Pues bien, ¿a qué vamos a destinar ese dinero de las multas? ¿Qué finalidad tiene el dinero que se recauda? Pues, entre ellas, no la única pero una muy primordial, está la de destinar ese dinero a señalar mejor nuestras carreteras, mantener mejor las mismas, evitar esos puntos negros y de alguna manera intentar que los mismos al final de la legislatura dejen de aparecer.

La anterior proposición no de ley hacía incidencia sobre un tema, el de las motocicletas, el de los vehículos de dos ruedas, los planes necesarios, entre ellos, evidentemente, la eliminación de esos guardarraíles en muchos tramos que mutilan a muchos motoristas, que les sesgan o bien parte de su cuerpo o su vida, y toda la vida recuerdan ese guardarraíl mal puesto que aún no tenía el diseño adecuado. Hay mucho que gastar, mucho que invertir, y esta proposición no de ley cumple claramente esos objetivos. Yo felicitaré a los proponentes, a los enmendantes y al conjunto de la Comisión si somos capaces de unirnos en una posición de consenso, y ya adelanto que Convergència i Unió estará al final de la votación en aquello que pueda conseguir el mensaje unitario que desde esta Comisión podemos realizar en un tema sensible, importante y que puede salvar muchas vidas.

El señor **PRESIDENTE**: El trámite que procede ahora es conocer cuál es la voluntad del grupo proponente en relación a la enmienda transaccional ofertada por otro grupo.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Parece que hay un problema de fechas. Por un lado se nos dice que durante la legislatura y por otro el año 2009. No sé si es un error o una intuición, pero en cualquier caso nosotros no tendríamos problema en aceptar que se dijera durante la presente legislatura, porque nos parece que es como esos asuntos jurídicos que son *certus an e incertus quando*. Tal y como está el tema, no sabemos cuánto va a durar la legislatura. En cualquier caso, me acojo a lo que decía antes, vamos a aceptar la enmienda porque nos parece un paso adelante, porque nos compromete a todos y porque yo creo que ese compromiso nos lleva a impulsar con más fuerza al Gobierno y desde luego a no bajar el control que tendremos que hacer desde esta Comisión si no se avanza en el sentido que se nos dice. Así que aceptaremos la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Si le entiendo bien, es en sus propios términos o con las indicaciones cronológicas que usted ha matizado con mucha congruencia.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Yo estoy por facilitar la labor de la Presidencia y si se dice durante esta legislatura, ya sabemos que el término lo pondrá la realidad, no vamos a acotar cosas que se nos escapan, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Su posición sobre estas circunstancias *ex novo*.

El señor **LUENA LÓPEZ**: No estoy de acuerdo en alguna apreciación que hacía el señor presidente que parecía congruente, lo de que la legislatura se vaya a acabar en el año 2009. (El señor presidente hace signos negativos.) Sí, me ha parecido entenderle eso. Más bien opino todo lo contrario. En cualquier caso, en el punto 5 se habla de consolidar la política preventiva de señalización de los TCA acordada por los ministerios de Interior y Fomento, que pretende dar tratamiento a los tramos por este último dentro del plan 2008-2012. Lo que ocurre es que ayer tuvimos un error en la redacción y pusimos 2008-2009. ¿El compromiso? El compromiso es la legislatura y viene en el punto 1 y no en el 5.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón, en sus manos está aceptar o no.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Lo aceptamos y echaremos una mano si hace falta.

El señor **PRESIDENTE**: Continuando con algo que forma parte de la identidad de esta Comisión, un tanto atípica, pero es así afortunadamente, de nuevo parece que estamos en condiciones de aceptar la enmienda y aprobar la iniciativa por unanimidad gracias a los enmendantes y a los proponentes.

— **SOBRE LA APLICACIÓN DE CONTROLES EN CARRETERA DEL CONSUMO DE SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES POR CONDUCTORES DE VEHÍCULOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000849.)**

El señor **PRESIDENTE**: Hay un cambio de ordenación del debate y vamos a iniciar el debate de la cuarta iniciativa que consta en el orden día, cuyo rótulo o titulación es sobre la aplicación de controles en carretera del consumo de sustancias estupefacientes por conductores de vehículos. El proponente es el Grupo Socialista y en su nombre va a intervenir el señor José Manuel Bar. He identificado perfectamente el apellido en este caso. (Risas.)

El señor **BAR CENDÓN**: Supongo que me recordará, señor presidente.

Señorías, la gravedad de la incidencia en la conducción del consumo de determinadas sustancias estupefacientes y psicotrópicas es algo que ya está fuera de toda duda. En muy distintas fuentes de investigación hay indicadores que están atestiguando cada día que además es un fenómeno que ha venido incrementándose en los últimos años. Ha aumentado el consumo, especialmente desde la década de los años noventa; han aumentado los consumidores que se ponen al volante, pero yo diría que lo peor es que no existe conciencia de riesgo entre quienes los practican. Nada menos que 3 de cada 4 consumidores afirman haber conducido bajo sus efectos. Estamos, pues, frente un problema emergente de primera magnitud y que junto con el alcohol puede estar relacionado con alrededor de la mitad de los accidentes con víctimas mortales que se producen en la Unión Europea. Esto es lo que reflejan los múltiples estudios realizados, y uno de ellos a escala europea es el proyecto Druid, del que quizá ya se haya hablando en esta Comisión en otras ocasiones, y que tiene como objetivos profundizar en el conocimiento del problema, calibrar su implicación en la seguridad vial, conocer las posibilidades de intervención preventiva y armonizar las actuaciones entre los diferentes países. Están implicados en este programa una veintena de Estados y 37 centros de investigación, y aun a falta de completar los estudios del proyecto que se iniciaron en el año 2006 y finalizarán en 2010, se van obteniendo ya bastantes datos fiables y reveladores sobre los efectos concretos de las diversas sustancias y de las pruebas y métodos más eficaces con garantías para su detección.

Por su parte, España está contribuyendo a este proyecto Druid con los estudios que se están realizando desde la Dirección General de Tráfico, la Universidad de Valladolid y la de Santiago de Compostela. De hecho, en este mismo marco la DGT está llevando a cabo controles de carretera en 32 localidades, repartidas 16 en zonas urbanas y 16 interurbanas, y que suman un total de 128 puntos de control distribuidos por todo el territorio. Se trata de una fase puramente experimental pero cuya idea es desde luego ir extendiéndolos, más allá del ámbito concreto del proyecto, a más puntos. A ello se suma también, hay que citarlo, los esfuerzos que están haciendo la Ertzaintza y los Mossos d'Esquadra en el País Vasco y Cataluña, respectivamente.

Efectivamente, la puesta en marcha de esos controles es muy compleja, requiere la dotación de mayores recursos humanos, de los equipos de detección in situ, de laboratorios de referencia para los análisis que han de constituir la prueba evidencial y de la participación incluso de la fiscalía. Pero si se trata de un problema bastante extendido y si se están haciendo estudios en toda Europa, incluidos los puntos citados de España, ¿por qué elegimos en la proposición no de ley la isla de Ibiza para llevar a cabo esta experiencia y dotar de unos recursos específicos para ello? ¿Por qué poner ahora el

énfasis concretamente en la isla de Ibiza? La respuesta es que, para bien o para mal, Ibiza constituye un escenario que es ideal para la mayor incidencia de este tipo de comportamientos que queremos prevenir y erradicar. Por un lado, la oferta turística tiene unas características peculiares y diversas pero que la hacen atractiva para un importante sesgo del turismo joven europeo, que viene a ser de unos dos millones anuales; algunas de sus discotecas, que no son pocas, están clasificadas en lo más alto del ranquin mundial y se encuentran ubicadas al pie de las dos carreteras principales de la isla. Hay hasta ocho con aforos de miles de personas en un espacio de aproximadamente unos 20 kilómetros. Además se recorren todas, en una desgraciada moda que se implantó hace unos pocos años pero que las autoridades locales desde luego están combatiendo con toda energía, y es que se ha puesto de moda lo de la llamada marcha continua. ¿Qué significa esto? Pues significa ni más ni menos que 72 horas sin dormir a base del consumo de estimulantes, y para ello, para esa marcha continua de discoteca en discoteca, Ibiza cuenta con una oferta de vehículos de alquiler muy superior a la media por habitante de otros destinos similares, haciendo que los promedios de densidad se tripliquen en verano, pasando algunas carreteras de 15.000 a 45.000 vehículos diarios. Por eso en sus aledaños precisamente la Guardia Civil está haciendo un gran esfuerzo, levanta centenares de actas por posesión y menudeo de drogas cada verano. Hay que recordar que Ibiza, desgraciadamente, fue pionera en la aparición de drogas de diseño desde principios de los años setenta. No voy a seguir el relato porque tampoco quiero ofrecer una imagen muy distorsionada y peyorativa de la isla, es simplemente a efectos de justificación. Afortunadamente, Ibiza es mucho más, es un destino vacacional paradisíaco, pero en el que la seguridad vial aparece como una de las principales prioridades tanto para la población, que está muy sensibilizada con este tema, como para las autoridades competentes.

Pueden y deben de hacerse muchas cosas en materia de control del fenómeno, pero la principal es la prevención. Déjenme que les dé además un dato más de Ibiza, pero que un dato que yo diría que invita al optimismo y a la convicción de que la efectividad de los controles como elemento persuasivo, disuasorio y preventivo es muy importante. En agosto del año 2006 uno de cada diez controles de alcoholemia dio positivo; en junio de 2008, dos años después, ya pasamos a uno de cada 50. Sigue siendo el doble de la media nacional, pero la caída es espectacular y sostenida, y gracias a esa labor preventiva llevada a cabo sobre todo por efectivos de la Guardia Civil.

Es por eso que la proposición no de ley que hoy se presenta constaba inicialmente de tres apartados. Uno, en el que se hace referencia a Ibiza por lo ha mencionado y en un ámbito temporal muy determinado. El segundo se refiere a la dotación necesaria para ofrecer todo tipo de garantías tanto a los agentes como a los conductores. Y el tercero claramente dedicado a la prevención y la

disuasión. Tengo que decir que después de la recepción de la enmienda del Grupo Popular hemos visto bien incorporar la ampliación progresiva del ámbito de aplicación, puesto que entendemos que así se está haciendo ya de alguna manera también, es lógica la propuesta; incorporamos la previsión de que puedan agregarse nuevas disposiciones de carácter reglamentario, y por último también se incorpora de la enmienda del Partido Popular la comunicación de información a la Unión Europea en el marco del programa Druid y en los términos acordados contractualmente con la Comisión competente. Por ello hemos llegado a un texto unificado que hemos puesto a disposición de la Presidencia y de los portavoces de los grupos, y no me cabe más que agradecer la buena disposición negociadora por parte del Partido Popular que nos permite presentar este texto de proposición no de ley unificado.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Popular, no para usar un turno en contra, presumo, sino para fijar posición, el señor Landaluce tiene la palabra.

El señor **LANDALUCE CALLEJA:** Vamos a apoyar esta propuesta, entiendo que tal vez común de todos los grupos de esta Comisión, porque la realidad cotidiana que nos encontramos en ciertos puntos de las carreteras, como ha expresado el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, es que el alcohol no está presente en los jóvenes, pero sí están presentes los estupefacientes, si están presentes el resto de las drogas. Además nos encontramos que cuando los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado hacen estos controles de detección de alcohol dan negativo, aunque el comportamiento de esos conductores es totalmente anómalo, lo que evidencia lógicamente que algo está pasando.

Por ello, como se señalaba en el preámbulo de esta proposición no de ley, tanto la Policía autonómica catalana como la vasca han venido realizando pruebas tendentes a conocer el grado de presencia de drogas diferentes al alcohol en la población conductora. También hay estudios europeos al respecto, el proyecto Rosita, y el proyecto Druid ponen de relieve la importante presencia y el notable riesgo que supone la ingesta de estupefacientes en la conducción y el importante papel en la causación de siniestros viarios. Nos resistimos a denominarlos accidentes por cuanto, al ser evitables, no son en rigor accidentes. A estos controles policiales hay que añadir la experiencia llevada a cabo por la Dirección General de Tráfico y la Fiscalía de Seguridad Vial con el apoyo técnico de Asecen en los partidos judiciales de Oviedo, Badajoz y Zaragoza, entre octubre de 2007 y enero de 2008, que también vino a confirmar la notable presencia de ciertas drogas en conductores jóvenes, y ciertamente se realizó en fines de semana buscando precisamente los momentos y capas de población de conductores más proclive a su ingesta. La proposición no de ley plantea que se haga esto mismo en Ibiza en este momento estacional de mayor presencia de pobla-

ción de riesgo, con la loable pretensión de que surta efecto disuasorio para el consumo de tales sustancias y, consecuentemente, disminuyan los siniestros viarios por esta causa.

La problemática mayor que plantean, señor presidente, algunos sistemas de verificación, como el de la experiencia citada, es que la comprobación de la presencia e influjo de sustancias requiere de una analítica de sangre que precisa a su vez el consentimiento del conductor o bien la orden judicial correspondiente en caso contrario. Y voy a explicar el circuito, para conocimiento de los miembros de la Comisión, de lo que ocurre cuando la Guardia Civil para un vehículo y a su conductor le pide que realice el test de saliva. Es una especie de pirulí que detecta si ha habido consumo de drogas. Si el test es negativo, la Guardia Civil permite que continúe circulando el vehículo. Si es positivo, entonces se pasa a un reconocimiento médico. Esto se realizaba en una UVI medicalizada dotada de unos aparatos específicos, como la visiotest, el estudio de fondo de ojo, etcétera, para examinar esos criterios médicos mayores que nos pudiesen dar una evidencia de que había consumo de drogas. Si el médico evidenciaba que lo había, que se daban esos criterios médicos mayores, pues entonces se pedía la venia al conductor para hacerle por parte del ATS una extracción de sangre. Si daba el consentimiento, se realizaba la extracción de sangre; si no, se pedía la autorización de la fiscalía de ese partido judicial que estaba alertada para el control de esa noche. A partir de ahí, esa sangre va a un laboratorio donde se controla con doble test para garantizar la protección jurídica, etcétera. Es largo, el estudio de ese despistaje, dura unos 20 minutos, pero es necesario porque estamos hablando de salvaguardar los derechos de ese conductor. Como le decía, si la solicitud de la orden judicial se realizaba cuando el médico encontraba suficientes signos fisionómicos y de conducta y el médico ya había realizado una información previa al respecto, porque además se ponían de acuerdo todos los médicos para que actuaran de la misma manera los tres partidos judiciales, y si daba resultado positivo el test de saliva, se realizaba la extracción. Supone, señor presidente, señorías, un complicado y costoso proceso que, sin merma de la garantía de los derechos de los ciudadanos, hay que tratar de simplificar. De manera que, haciendo todas las previsiones para que al final consigamos mayor seguridad viaria, tendremos que tratar que de que la Administración haga propuestas para simplificar este circuito sin menoscabo de la protección legal de los conductores.

Concluyo señalando una vez más que tenemos una propuesta común. Como bien han dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don José Manuel Bar Cendón y el también diputado del Grupo Parlamentario Popular Enrique Fajarnés Rivas, Ibiza es un punto donde creo que hay que hacer una propuesta en común para que se extienda la idea de que hay que tener un plan de actuación en toda España que priorice e intensifique esas acciones donde mayor población conductora de riesgo

pueda haber. Por ello es por lo que hemos hecho esa propuesta en común de empezar por Ibiza. Esperemos que eso al final cree una tendencia en todo el territorio nacional para que se consuman muchos menos tóxicos, que se salven vidas, mejore nuestra seguridad vial y hagamos una propuesta aún más amplia para que la Comisión de Transporte de la Unión Europea vaya llevando a efecto la idea de extenderlo a todo el territorio europeo. Por supuesto, habrá que estudiar y evaluar los datos obtenidos para que se establezcan las disposiciones reglamentarias oportunas en el marco de la futura Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Esta difusión creo que es buena, que en este momento, señor presidente, la difusión de estas actuaciones va a reforzar el efecto preventivo y disuasorio sobre este tipo de conductas, y creo que en este mismo momento ya estamos empezando a ganar vidas y evitar siniestros en la carretera, y cuanto más se extienda el conocimiento de estas actuaciones, mejor será.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo que desee fijar posición? (**Pausa.**) No existiendo esta posibilidad, me gustaría preguntarle al señor Landaluce si hay alguna transacción que esté articulada y redactada.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Sí, señor presidente. Hemos hecho llegar a la Mesa el texto para que usted tenga a su disposición esa propuesta común del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto, señor Landaluce, es la que se someterá a votación posteriormente.

— **SOBRE LA EJECUCIÓN URGENTE DE MEDIDAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL DEL TRAMO URBANO DE LA CARRETERA N-340 EN LA ALDEA (TARRAGONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN, CONVERGÈNCIA I UNIÓ. (Número de expediente 161/000442.)**

El señor **PRESIDENTE**: Si está el señor Jané en condiciones de defender la propuesta número 6.^a ante la ausencia transitoria de la portavoz, le cedo la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Sí, señor presidente, me adapto a la reorganización del debate si ningún grupo se opone. No sé si esta aquí la ponente del Grupo Socialista que debería fijar posición, con lo cual si le parece, señor presidente, esperamos.

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Jané. Atendiendo a los requerimientos reglamentarios, si está ausente la ponente que le ha de replicar, será usted el único que intervendrá.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Veo que ahora entra la ponente, con lo cual estamos todos los grupos que deberíamos intervenir.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané, tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Convergència i Unió presenta ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados una proposición no de ley específica para un tramo de una carretera de titularidad estatal, la N-340, de las carreteras con mayor densidad de tráfico en nuestro país, y una carretera, señor presidente, que debe desdoblarse, se debe convertir en la denominada A-7, pero lo cierto es que en determinados tramos ese necesario desdoblamiento avanza con lentitud y en algunos casos incluso se están definiendo los trazados, con lo cual lo cierto es que hay un proyecto global de desdoblamiento de la N-340, pero mientras ese desdoblamiento no llega estamos ante una carretera en algún tramo muy peligrosa para los vehículos, para los peatones y para la población en su conjunto. Ejemplo de esta peligrosidad es el tramo del municipio de L'Aldea. En el municipio de L'Aldea, en la provincia de Tarragona, pero concretamente en la zona Terres de l'Ebre, que tiene una entidad propia, se registraron, por ejemplo, durante el año 2006 240 accidentes en el tramo urbano de la N-340 a su paso por ese municipio. En los últimos años más de seis personas han muerto, y la verdad, señor presidente, es que hay riesgo constante, tráfico absolutamente denso en ese tramo, casas y familias que viven en la misma carretera, con lo cual surgen, además de los problemas de ruidos constantes, el peligro de ese tramo urbano.

Esto se va a solventar, están ya previstas las obras de la denominada variante de L'Aldea, están ya avanzándose en el proyecto de ejecución, pero la ejecución va a llevar bastantes años y durante esos años la peligrosidad sigue allí instalada. Este pasado verano tuve ocasión de desplazarme a L'Aldea. El cabeza de lista de Convergència i Unió en ese municipio, Xaviè Royo, me presentó a una serie de asociaciones de vecinos que solo nos pedían: hagan ustedes algo para mejorar la seguridad vial en este tramo de este municipio. Nosotros recogimos el compromiso de arbitrar una proposición no de ley para, mientras duran las obras de la variante, poder tener más pasos de peatones, quizá algún semáforo más. Debe estudiarse, debe realizarse la necesaria auditoría, pero no podemos dejar pasar mucho tiempo. De ahí que nuestro grupo parlamentario pida que en un plazo máximo de tres meses, mediante el diálogo entre el Ayuntamiento de L'Aldea y la Generalitat de Catalunya, se establezcan medidas urgentes de mejora de la seguridad vial en el tramo urbano de la N-340 mediante el incremento, decíamos nosotros, del número de semáforos y de pasos de peatones. El Grupo Socialista nos pedía que no se expresara obligatoriamente la necesidad de incrementar el número de semáforos. Nosotros, en aras del consenso, aceptaríamos que en el texto de esta

proposición no de ley se dijera mediante el incremento, entre otras medidas, del número de pasos de peatones. Ya se verá si necesariamente también debemos o no incrementar o cambiar la ubicación de los puntos semaforicos. Pero para no llegar a un imperativo que después quizá no tuviera, en el momento de implementarlo, la solución práctica necesaria, dejémoslo abierto. Por tanto, seríamos sensibles a esa solicitud que se nos hace y quedaría el texto tal y como lo hemos presentado, pero al final, cuando dice: el incremento del número de semáforos, diría: mediante el incremento, entre otras medidas, del número de pasos de peatones. No dejamos cerrado el incremento de semáforos, pero dejamos abierta la posibilidad, esta sí cierta, de incrementar el número de pasos de peatones.

Además nuestro grupo ha presentado una enmienda para dar cauce, para dar solución a un aspecto que el propio alcalde del municipio de L'Aldea nos pidió a todos los parlamentarios de las circunscripciones este pasado verano. Veo que están aquí el señor Ricomá, está la señora Lizarraga, creo todos hemos tenido ocasión de ir al municipio de L'Aldea, escuchar al conjunto de grupos municipales en lo que es ya una petición unánime: mientras duren las obras, que en la vía alternativa que es la AP-7, autopista de peaje, no se pague peaje. Esto tiene precedentes. Los que somos de la demarcación de Tarragona los conocemos muy directamente. Mientras duran las obras de desdoblamiento de la N-340 entre Torredembarra y Reus, el tramo paralelo de la AP-7 está exento de peaje. Uno entra en Torredembarra, coge un ticket, sale en Reus, entrega ese ticket y se le abre la barrera porque está exento. Llevamos años así, aún no han terminado las obras; ahora parece que van avanzado, no con el ritmo deseable, y finalmente desde la rotonda de La Mora hasta la ciudad de Tarragona (parece que dentro de unos meses quizá lleguen a terminarse esas obras) mientras dure el desdoblamiento está exento el tramo de peaje.

A nosotros nos hubiera gustado que esto se hubiese incorporado también a esta proposición no de ley y por eso habíamos hecho una autoenmienda. Entendemos que se está trabajando en este sentido de forma unánime por parte de todos, y que todos queremos ese objetivo, entendemos incluso que es positivo que esto se pueda acordar unánimemente y con el más amplio consenso. Lamentablemente hoy el Grupo Socialista no está en condiciones de aceptar esta autoenmienda. Quiero dejar constancia que la misma, señor presidente, se aprobaría, porque el resto de grupos parlamentarios con los que he tenido ocasión de hablar hoy aquí, tanto el Grupo Popular como el Grupo Vasco, como el Grupo de Esquerra Republicana, todos me han dicho que están de acuerdo, ganaríamos. Pero no se trata de ganar y romper el consenso en un tema que nos puede englobar a todos porque sería positivo que el mensaje final fuera que todos estamos de acuerdo. Por tanto, en aras a ese consenso retiraría mi autoenmienda, sometería a votación el texto tal y como se ha presentado, pero con ese inciso de eliminar la

referencia expresa a los semáforos, y por tanto sometería a votación el texto tal y como se había presentado inicialmente con esa corrección que entiendo que deja la proposición abierta, no excluye nada y puede permitir lo que estoy convencido que hoy todos aquí compartimos: que es un tramo peligroso, que algo debemos hacer, que no nos podemos permitir que sigan ocurriendo accidentes, muertes, y que si hoy esta Comisión en aras a su tradición de consenso logra también la unanimidad para que mejore ese tramo de L'Aldea mientras duran las obras y se aborden esas medidas de choque, será positivo. Pero no dejamos de pedir, y lo decimos de manera solemne, que también mejoraría la seguridad vial el hecho que la autopista en ese tramo fuera gratuita. Nosotros entendemos que debería serlo desde Amposta hasta Hospitalet de l'Infant, sería bueno que fuera gratuito el peaje. Pero como hay ese consenso, hoy sometemos solo a votación aquello que puede ser un punto unánime, y agradezco a todos los portavoces el esfuerzo de colaboración que han hecho para intentar llegar a esta posición de consenso que finalmente hoy vamos a aprobar.

El señor **PRESIDENTE**: Si le he entendido bien, usted retira la autoenmienda que había presentado a su proposición.

Tiene la palabra la señora Lizarraga para la defensa de su enmienda.

La señora **LIZARRAGA GISBERT**: Hay una enmienda presentada por el Grupo Socialista por el tema de los semáforos para que se valorase si las medidas de seguridad incluían el número de semáforos o no, pero ya lo ha explicado el señor Jané, al que aprovecho para agradecer la buena voluntad que tiene en todos estos temas para llegar a un consenso. Creemos que continuarán en todos los temas que en esta Comisión que se están tratando hoy.

Yo tenía un argumentario, pero por deferencia al señor Jané y por la buena voluntad que ha demostrado voy a ser concisa. El tema de L'Aldea lo conocemos todos, la gente del territorio lo conocemos más, me atrevería a decir que lo hemos sufrido. No viene de años, viene de decenios. Todos sabemos lo que es cruzar una carretera nacional por dentro de una población cuando la escuela cae a la derecha y la iglesia o el mercado está a la izquierda, eso lo conocemos todos. Pero también es verdad que el Gobierno central ha tomado cartas en el asunto, y una de las primeras obras, yo como diputada del territorio, que hemos defendido a capa y espada ha sido la variante de L'Aldea. Una variante que está adjudicada por un importe de más de 37 millones, es un presupuesto de contrata de 37 millones, y un plazo de ejecución de 40 meses, que es cierto que va a impedir que por L'Aldea pueda cruzar la gente con tranquilidad durante este 40 meses, pero por lo menos estamos haciendo algo y se está tirando para adelante.

También es cierto que desde el territorio se ha pedido la gratuidad de la autopista mientras duran las obras. Este es un tema que, como muy bien saben mis compañeros tanto del Grupo de Convergència i Unió como del Grupo del PP, de Esquerra me parece que también, ya se discutí en la Generalitat de Catalunya en la Comisión de Política Territorial el 5 de noviembre del año pasado, de 2008, y se les explicó a esos grupos que la Generalitat y el Gobierno central estaban teniendo unas conversaciones dentro de una comisión bilateral para estudiar el caso de los peajes de Amposta, Aldea y otros casos que se están dando actualmente en Cataluña. Sabemos que el conseller Nadal está llegando a un acuerdo con el Ministerio de Fomento y que ahora están trabajando con el Ministerio de Economía. Porque, señores diputados, estamos hablando de 16 millones de euros si solo hablamos de vehículos ligeros y de 23 millones de euros si también se tienen en cuenta los vehículos pesados. Por lo tanto, son cifras importantes que se han de sopesar y valorar.

Yo solo destacaría en esta PNL la buena voluntad del señor Jané de llegar a un acuerdo y que el tema de L'Aldea nos preocupa yo creo que a todos los grupos políticos que estamos en esta Comisión, que tenemos que llegar a un acuerdo y es lo que hemos hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Para el turno de fijación de posiciones el señor Ricomá tiene la palabra.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Ciertamente el tramo de la actual nacional 340 sujeto a debate en esta proposición no de ley presentada por Convergència i Unió, que cruza el término municipal de L'Aldea, es terriblemente conflictivo en la actualidad y lo va a ser mucho más cuando empiecen a aparecer los problemas derivados de las obras de la construcción de la variante de L'Aldea, obras que está previsto que se inicien en este ejercicio 2009 y que van a finalizar en 2012; obras que, por cierto, han supuesto un terrible esfuerzo a base de enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para conseguir que de una vez por todas, al quinto año de Gobierno del Partido Socialista, tengan ya el trámite correspondiente en marcha para que puedan iniciarse este año.

Es un tramo terriblemente conflictivo. Lo es para los automovilistas, sobre todo en verano, y el verano ya lo tenemos a la vuelta de la esquina. Largas caravanas, es una carretera de la costa, es una carretera que facilita el acceso al delta del Ebro, muy visitado, es una carretera que por otro lado facilita el acceso a las comarcas del interior, tanto de la provincia de Tarragona como de la provincia de Teruel, con lo cual el cruce de caminos y este epicentro de confluencia automovilística que supone L'Aldea es seriamente grave para los conductores que en esos momentos la atraviesan. Pero cierto que si es difícil para los conductores, mucho más lo es para los ciudadanos, para los habitantes de L'Aldea, que es un municipio que está partido literalmente en sus 3 kilóme-

tros de longitud por la carretera: ruidos, peligrosidad a la hora de cruzar de un lado al otro de la carretera, contaminación, en fin, no voy a insistir en ello porque está suficientemente claro para que todos asumamos lo que representa. Ante estas incomodidades que vienen sufriendo, los vecinos hace mucho tiempo que se manifiestan, se manifiestan en la calle, a través de las asociaciones o del propio ayuntamiento, primero reivindicando la construcción de una variante y ahora exigiendo que estos cuatro años de duración prevista para dicha construcción no incrementen la situación de calvario por la que atraviesan ahora estos vecinos y se convierta en algo peor, en una situación de infierno. Están exigiendo que se adopte algún tipo de medidas para paliar el aumento del impacto del flujo circulatorio cuando se inicien los trabajos de esta nueva infraestructura. Es obligación del Gobierno tomar aquellas medidas tendentes a garantizar la seguridad de los peatones y de los conductores para que esto no ocurra. Este es el objetivo que persigue la PNL presentada por *Convergència i Unió* y por ello no nos vamos a oponer. Además lo que solicita es de sentido común. Pedir que se reúnan Ayuntamiento, *Generalitat de Catalunya* y Gobierno central para determinar qué pueden hacer en cuanto a semáforos, pasos de cebra, pasarelas, etcétera, cae por su propio peso y, si me apuran, ni tendríamos que estar empujando desde el Congreso de los Diputados para que el Gobierno lo hiciera ya motu proprio. Adelanto que nuestro voto será favorable.

Si bien en cierto que estas medidas que se proponen en la iniciativa de *Convergència i Unió* son necesarias, también quiero añadir tajantemente que no van a ser suficientes, que no es la solución definitiva para arreglar el problema de dicha carretera y de los vecinos del municipio a su paso. ¿La verdadera solución? Pues tan sencilla como evitar que pase por ella el mayor número de coches posible, tan sencilla como reducir al máximo posible el flujo circulatorio. ¿Y para ello qué hay que hacer? Pues aprovechar las infraestructuras que ya están construidas y en este sentido habilitar como variante provisional, mientras duren las obras de la que se va a construir, el tramo correspondiente de la autopista, concretamente entre *Amposta* y *L'Hospitalet de l'Infant*. No decimos aquí alegremente que se debe liberalizar un tramo de peaje porque el Partido Popular está en la oposición y esto es muy fácil de decir y mucho más sin tener responsabilidades de Gobierno. No, ni muchísimo menos, todo lo contrario. No decimos aquí nada que en su día no hayamos predicado y puesto en práctica, porque, como ya se ha comentado en el transcurso de este debate, un caso similar en la provincia de Tarragona, concretamente mientras duraban las obras de construcción de la variante de Tarragona ciudad, provocó que el Gobierno del Partido Popular en el año 2000 decretase la gratuidad de la autopista entre *Torredembarra* y *Salou-Reus* para que ejerciera de variante provisional. Nueve años llevamos ya con esta dinámica y ha surtido efecto: ha liberado de tránsito la N-340, ha provocado una agi-

lidad muchísimo mayor en la fluidez y por tanto se han conseguido unas dosis de seguridad, de rapidez y de comodidad para conductores y pasajeros que creo que pueden servir de ejemplo para otros casos. Este es otro de esos casos.

¿Por qué el Partido Popular no ha formalizado esta verdadera solución a manera de enmienda? Por dos razones, la primera de ellas porque siempre pueda quedar la duda de que quizá la Comisión oportuna para tocar este tema sea más la de Fomento que no en la que nos encontramos actualmente —es discutible, pero siempre surge esta posibilidad— y después por la unanimidad. Aquí coincido con las palabras del señor Jané. Es una unanimidad que nos pide el territorio, porque servidor también ha estado en *L'Aldea*, también se ha reunido con el alcalde, con el ayuntamiento, con los representantes de todos los grupos, con las asociaciones y nos han pedido por favor que no politicemos ni hagamos partidismo de este tema que es delicado y sangrante para todos ellos y nos han pedido que vayamos a una, en la dirección que hemos hablado, en la que el Grupo Socialista a fecha de hoy todavía no quiere entrar. Vamos a intentar seguir yendo a una a ver si el Grupo Socialista, a través de las palabras de la señora Lizarraga, se aviene a hacer lo que el Partido Popular ya hizo y que ya ha funcionado. Esos han sido los motivos por los que no hemos entrado en una enmienda pidiendo la liberalización del peaje de este tramo de autopista.

En cualquier caso, celebramos en baja intensidad, por lo que de acuerdo tiene, que vaya a salir un texto unánime, que sea un texto que al menos busque mejorar las condiciones tanto de circulación como para los habitantes de *L'Aldea*, y lamentamos que el Grupo Socialista no haya sido capaz todavía de sumarse a esa petición del territorio y de todos los grupos políticos, a excepción de ellos mismos. Pensemos y esperemos que rectifiquen sobre esta cuestión y pronto podamos tener buenas noticias al respecto. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!—Varios señores diputados y señoras diputadas palmean sobre sus pupitres como muestra de aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: La verdad es que las ovaciones o invocaciones en forma de aplausos al interviniente son un trámite absolutamente inusual (**Risas.**), pero estamos en la tesitura de incorporar a nuestro acervo como Comisión cualquier tipo de gesto o de actitud política que resulte razonable cuando menos.

El señor Jané me ha presentado una enmienda transaccional, a cuya lectura voy a proceder, que espero que pueda satisfacer, a tenor de lo escuchado a todos los intervinientes, las pretensiones de todos ellos. El texto final que propone el señor Jané, que es el titular de la proposición original, tiene el siguiente tenor literal: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a establecer, en un plazo máximo de tres meses, mediante el diálogo con el Ayuntamiento de *L'Aldea* y la *Generalitat de Catalunya*, medidas urgentes de mejora de la segu-

ridad vial en el tramo urbano de la N-340 mediante el incremento, entre otras medidas, del número de pasos de peatones. Esta es la enmienda que nos propone el señor Jané y que someteremos a la consideración de todos los grupos presentes. **(Pausa.)** Siguiendo la tradición de esta Comisión tan atípica, esta proposición también será votada por unanimidad.

— **EN LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE PERMITA QUE LAS PRUEBAS PARA LA OBTENCIÓN DE TODOS LOS PERMISOS DE CONDUCCIÓN SE PUEDAN REALIZAR DE NUEVO EN EL MUNICIPIO VALENCIANO DE XERESA O EN OTRO PUNTO DE LA COMARCA DE LA SAFOR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000763.)**

El señor **PRESIDENTE**: Ya está presente doña Inmaculada Bañuls, que va a defender aquella que insta al Gobierno a que permita que las pruebas para la obtención de todos los permisos de conducción se puedan realizar de nuevo en el municipio valenciano de Xeresa o en otro punto de la comarca de La Safor. Doña Inmaculada Bañuls tiene la palabra para la defensa de su proposición.

La señora **BAÑULS ROS**: Gracias, señor presidente, y gracias también por haber permitido esta demora.

Señorías, la proposición no de ley que presenta nuestro grupo parlamentario es consecuencia del problema generado a raíz de la decisión de la Jefatura Provincial de Tráfico de Valencia de eliminar la realización de las pruebas de destreza para la obtención de todos los permisos de conducción en el centro ubicado en Xeresa, una población de la comarca de La Safor, así como su traslado a la localidad valenciana de Alzira. Dicho cese de actividad del centro de Xeresa se hizo efectivo en los primeros días de este año. Debo decir que la decisión fue adoptada en septiembre de 2008. Esta decisión arbitraria, cuyos motivos en ningún caso se nos han explicado claramente, está teniendo consecuencias muy negativas para los ciudadanos de las comarcas de La Safor, de comarcas vecinas y también y sobre todo para el sector de las autoescuelas de la comarca. Además, con esta decisión se está obligando a millares de ciudadanos de los distintos municipios de la comarca a desplazarse hasta Alzira, lo que es muy complicado, dadas los deficientes y escasos medios públicos de transporte, y además conlleva la natural peligrosidad para las personas. La Jefatura Provincial de Tráfico ha culminado así un proceso progresivo de supresión en La Safor de cualquier tipo de pruebas relacionadas con la obtención del permiso de conducción, ya que primero se trasladaron las pruebas teóricas hasta el centro de El Saler y ahora se trasladan también las pruebas de destreza. Quiero destacar que estas pruebas llevan varias décadas

realizándose en Gandia, concretamente las pruebas de destreza cuarenta años.

La Safor, señorías es una comarca altamente poblada, con una población que supera la de siete provincias y ciudades autónomas españolas, que tiene una densidad de más de 400 habitantes por kilómetro cuadrado y una población de cerca de 200.000 habitantes y engloba 31 municipios, contando además con un importante parque de vehículos tanto de turismos como de camiones, en correspondencia con su dinamismo económico y con el crecimiento demográfico que ha experimentado en los últimos años. De hecho, La Safor es uno de los más importantes focos de atracción económica de la Comunidad Valenciana, cuya influencia supera el área geográfica de la comarca proyectándose hacia comarcas vecinas. Se da el contrasentido, además, que mientras en La Safor se pueden obtener titulaciones universitarias, no se pueden realizar las pruebas para la obtención de los permisos de conducción. Aunque parece que en fechas recientes, cuando ya se había registrado esta proposición que hoy estamos debatiendo, ha habido algún tipo de contacto entre el Ayuntamiento de Gandia y la Dirección General de Tráfico en la que parece ser que se han acercado posiciones para recuperar la pruebas de destreza de los permisos de conducción en La Safor, la realidad es que hasta la fecha no hemos visto en ningún momento un comunicado oficial de la DGT. No es que dudemos de las palabras de nadie, pero nos tememos que no existe una voluntad clara de recuperar para La Safor esos exámenes para la realización de estos permisos de conducción. Buena prueba de la preocupación que la decisión de trasladar estas pruebas al municipio de Alzira ha creado en la comarca es el hecho que tanto la Mancomunitat de Municipis de La Safor como el Ayuntamiento de Gandia, con el apoyo de todas las formaciones políticas con representación, aprobaron sendas mociones en septiembre de 2008 instando al Gobierno a que no se suprimieran las pruebas y que se volvieran realizar también las teóricas para la obtención de todos los permisos de conducción.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado esta proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que tanto las pruebas de destreza como las teóricas para la obtención de todas las licencias y permisos de conducción puedan realizarse en algún punto de la comarca de La Safor y a que se ubique en Gandia o en algún punto de la comarca una delegación de la Jefatura Provincial de Tráfico para que se faciliten los trámites relacionados con la obtención y tramitación de todos los permisos de conducción. Señorías, en definitiva lo que estamos pidiendo con esta proposición no de ley no es ni más ni menos que lo que desde la Mancomunitat de Municipis de La Safor y el Ayuntamiento de Gandia se ha solicitado al Gobierno, como he dicho antes, con el respaldo de todos los grupos políticos con representación en la comarca. **(Aplausos.—Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Si tienen la amabilidad de que podamos continuar con el debate, se ha presentado una enmienda del Grupo Socialista que va a ser defendida por el señor —espero poder identificar el apellido y el nombre correctamente— González Serna. Solo le desearía a S.S., que es un hombre con amplia tradición y conector del acervo que inspira el funcionamiento de esta Comisión, y le pediría al Grupo Popular por reciprocidad que la actitud del Grupo Popular fuera más respetuosa que la que se ha mantenido con la señora Bañuls cuando ha intervenido, en donde el ruido emanante de aquella zona o de aquella bancada (**El señor presidente se dirige a los escaños del Grupo Parlamentario Socialista.**) le ha dificultado a la señora diputada realizar su exordio y le ha provocado incluso problemas de concentración. Se lo deseo honestamente, señor González.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Muchas gracias, señor presidente, comparto su reflexión. El silencio siempre es una estimable ayuda para cualquier orador. En cualquier caso pido disculpas al resto de grupos políticos por el posible ruido emitido por los miembros de mi grupo.

Me circunscribo al objeto de la proposición no de ley y quisiera comenzar valorando de forma positiva el planteamiento que el Grupo Socialista entiende bienintencionado de la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular y defendida por la señora Bañuls. El objetivo último que se plantea en esa proposición no de ley es uno objetivo deseable y fácilmente compartible, evitar desplazamientos a los ciudadanos de la comarca de La Safor, a los ciudadanos del municipio de Gandia a otros municipios. No obstante, quisiera hacer varias consideraciones con suma brevedad al respecto. En primer lugar, siguiendo con el hilo conductor de mi primera afirmación, quisiera asegurar que el Grupo Parlamentario Socialista comparte esa intención, comparte ese objetivo último, si bien consideramos necesario ajustar, consideramos preciso aquilatar desde la perspectiva de lo posible la pretensión formulada por la señora Bañuls en su proposición no de ley. De ahí la enmienda presentada por el Grupo Socialista y la propuesta de transacción, por el momento frustrada y que esperamos que finalmente pudiera prosperar en un último intento de consenso.

Quiero también destacar una segunda consideración para reconocer y destacar el papel que ha cumplido, que ha jugado la corporación municipal, el Ayuntamiento de Gandia y muy especialmente el señor alcalde, José Manuel Orengo, en aras de conseguir ese objetivo compartido de evitar desplazamientos de los ciudadanos de Gandia a municipios de alrededor para poder realizar esas pruebas. El alcalde ha trabajado con seriedad, el alcalde ha trabajado con rigor en la búsqueda de soluciones, que por cierto son muy próximas, prácticamente idénticas a las que se plantean en la enmienda de este grupo y en la propuesta de transacción que sigue sobre

la mesa. El señor Orengo, alcalde de Gandia, ha mantenido numerosas reuniones tanto en la Dirección Provincial de Tráfico como con el delegado del Gobierno o con el propio director general de Tráfico, reuniones que han trascendido a los medios de comunicación y reuniones, además, que han dado frutos positivos para el municipio, para los ciudadanos y en consonancia con la pretensión que se plantea. Estas reuniones han estado por tanto encaminadas a buscar soluciones a la necesidad municipal, a esa necesidad de evitar desplazamientos y en ese sentido soluciones, quiero resaltar, que son sustancialmente idénticas a las que Grupo Socialista está planteando por medio de la enmienda y por medio también de la propuesta de transacción.

Quiero finalizar subrayando que no podemos votar a favor del contenido de la proposición no de ley del Grupo Popular en caso de que no alcancemos esta transacción a la que me estoy refiriendo y que lamentamos que no podamos alcanzar un acuerdo en torno a los objetivos que hemos planteado en nuestra enmienda y en nuestra propuesta de transacción, máxime cuando se trata de una propuesta que cuenta con el apoyo municipal, se trata de una propuesta que es posible, que es viable, que se puede llevar a la práctica y, sobre todo y lo más importante, señorías, señora Bañuls, la propuesta que estamos formulando es una propuesta que es positiva para el municipio de Gandia, una propuesta que es positiva para los vecinos y vecinas la comarca de La Safor y una propuesta que va a permitir un sustancial avance. No conseguimos entender cómo el Grupo Parlamentario Popular no se aviene a una transacción. Hasta el último momento este grupo mantiene abierta su voluntad de alcanzar un acuerdo, porque nuestra propuesta, nuestra enmienda supone posibilitar que Gandia sea centro examinador de todas las pruebas prácticas de conducción, lo cual supone por lo tanto, y usted lo sabe bien, un avance sustancial con respecto a la situación actual y supone también, señoría, impulsar la creación de una oficina virtual, algo que este grupo considera que es positivo, porque va a permitir la realización de trámites administrativos que evitarán desplazamientos a los ciudadanos de La Safor y a los ciudadanos de Gandia. En consecuencia, considero que la propuesta que contiene la enmienda transaccional que hay sobre la mesa y sobre la que nos gustaría que finalmente se pronunciaran favorablemente los grupos mejora sustancialmente la situación actual y converge de pleno con los objetivos de la corporación municipal del Ayuntamiento de Gandia.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo desea fijar posición? Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Con brevedad, para intentar aunar esa posición de consenso, adelanto que mi grupo parlamentario votará a favor de la proposición no de ley, pero con el deseo de que ese voto favorable pueda ser finalmente fruto de un acuerdo transaccional que permita una unanimidad y que aquello que pide el

grupo proponente pueda llegar realmente a ser realidad por el hecho de contar también con un apoyo unánime, en este caso del Grupo Socialista. Adelanto que votaré a favor de lo que se nos proponga por parte del grupo autor de la iniciativa, pero nos gustaría que esa propuesta fuera lo más unánime posible.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Bañuls para aceptación o desestimación de la transacción propuesta por el Grupo Socialista.

La señora **BAÑULS ROS**: Señor González, sustancialmente idéntica, como usted literalmente ha dicho, no es.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, señora Bañuls, solo se puede pronunciar sobre la aceptación o no aceptación. No se puede reabrir el debate sobre estas cuestiones.

La señora **BAÑULS ROS**: No reabro el debate. Simplemente, déjeme hacer una consideración, porque se ha exployado largamente y quiero simplemente fijar mi posición con una puntualización.

El señor **PRESIDENTE**: Me va a perdonar, señora Bañuls (**Rumores.**), yo soy tributario de los requerimientos reglamentarios y solo le puedo conceder la palabra a esos efectos. Lo siento mucho.

La señora **BAÑULS ROS**: Señor presidente, entonces voy a decir por qué no la acepto. No la acepto porque no es lo que nosotros queremos. (**Risas.**) No aceptamos esa transaccional. Ya lo he dicho. No la acepto.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Bañuls, usted puede intentar realizar una interpretación laxa o fraudulenta del Reglamento. Yo solamente le puedo conceder la palabra a efectos de que explique si va a aceptar o no va a aceptar la enmienda transaccional propuesta.

La señora **BAÑULS ROS**: Quisiera manifestar por qué no puedo aceptarla, porque ha dicho unas inconcreciones. (**Una señora diputada: Es el Reglamento.—Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Va a intervenir, pero le voy a dar un turno de alusiones o de réplica al portavoz del Grupo Socialista si S.S. interviene en estos términos. (**Un señor diputado: Puede reabrir el debate.**)

La señora **BAÑULS ROS**: Muchas gracias, reabrimos el debate. (**El señor Souvirón García: En aras del consenso.**)

Sustancialmente, señor González, no es lo que usted ha dicho. Habla de pruebas de destreza, pero lo que se pide desde el Ayuntamiento de Gandia, desde la Mancomunitat de Municipis y desde el sector de las autoes-

cuelas es tanto las pruebas de destreza como las teóricas. Es lo que teníamos anteriormente y lo que queremos para ahora. La oficina virtual de la que usted ha hablado depende del ayuntamiento, estoy convencida de ello, y ahora, por no votar o no aceptar esa transaccional, me imagino que no irán a castigar a los ciudadanos de Gandia privándoles de esa oficina virtual. Por lo tanto me es imposible, después de haberlo peleado, aceptar esa transacción que ustedes nos ofrecen.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor González, por alusiones.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Con extraordinaria brevedad, nuestro grupo sigue hasta el último momento abogando por la posibilidad de consenso. Consideramos que nuestra propuesta, la que encierra la transaccional, es una propuesta que mejora sustancialmente la situación actual y que es una buena propuesta para los vecinos y vecinas de Gandia y de la comarca de La Safor. Resulta difícilmente comprensible la posición inamovible de la representante del Grupo Parlamentario Popular y resulta chocante el hecho de que no se avenga a alcanzar un acuerdo en torno a un planteamiento que mejora sustancialmente la situación actual.

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado el debate, vamos a proceder a la votación de todas las proposiciones presentadas, y como corresponde en un criterio de racionalismo cartesiano, vamos a empezar por la primera, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a agilizar el proceso de redacción de proyectos de las actuaciones incluidas en el segundo plan de motociclistas. Si no recuerdo mal, ha sido objeto de una transacción, si no in voce, sí de naturaleza cuasi espiritual, y podríamos votarla en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Habiendo obtenido 36 votos a favor, exonera de solicitar la concreción de los votos en contra y de las abstenciones. Se aprueba por unanimidad.

Vamos a proceder a la votación de la segunda proposición no de ley, relativa a un plan integral de eliminación de los puntos negros en las carreteras, en la que el Grupo Popular ha aceptado una enmienda del Grupo Socialista y se votará lo dimanante de la transacción.

Efectuada la votación, dijo

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

Se me antoja que va a ser más complicada la votación de la tercera, de alguna forma perturbando el acervo ya

consolidado en esta Comisión. Vamos a someter a votación la iniciativa presentada por el Grupo Popular en sus propios términos, puesto que no ha sido objeto de aceptación la transacción ofertada por el Grupo Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: En virtud de la interpretación de los precedentes y de la jurisprudencia del Congreso, no ha sido posible obtener una mayoría ni a favor ni en contra y queda decaída en principio o no aprobada. No existe la posibilidad del voto ponderado en esta ocasión, porque produciría la misma situación de empate, y en los casos de empate decae automáticamente la proposición, que tendrá que ser presentada de otra manera, en sus propios términos, con la eventualidad de conseguir una mayoría que posibilite su aceptación. **(Rumores.)** Si algún grupo parlamentario tiene alguna objeción reglamentaria que realizar este es el momento oportuno para hacerlo. **(Pausa.)**

Vamos a proceder a la votación de la cuarta proposición no de ley, que hace referencia a la aplicación de controles en carretera del consumo de sustancias estu-

pefacientes por conductores de vehículos. Hay una transacción pactada por todos los grupos aquí presentes.

Efectuada la votación, dijo

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

Decaída la quinta proposición, vamos a proceder a la votación de la sexta, relativa a la ejecución urgente de medidas de mejora en la seguridad vial del tramo urbano de la carretera N-340 en L'Aldea (Tarragona), que ha sido objeto de una transacción suscrita y manuscrita por el grupo proponente y asumida también en términos espiritualistas por el resto de los grupos aquí presentes.

Efectuada la votación, dijo

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

Se levanta la sesión.

Eran las seis y veinte 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