



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2011

IX Legislatura

Núm. 835

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 22

celebrada el miércoles 21 de septiembre de 2011

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|--|---|
| — Relativa al baremo de valoración de daños por accidente de tráfico. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002329.) | 2 |
| — Sobre la utilización del color azul en las señales luminosas de los vehículos de urgencia. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/002261.) | 4 |

— Relativa a la señalización de estaciones de servicio. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002333.)	7
— Relativa a la implantación efectiva de la «Señal V-23». Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/001985.)	10

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA AL BAREMO DE VALORACIÓN DE DAÑOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002329.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Señorías, vamos a comenzar la sesión. Proponemos que el punto 3.º del orden del día sea la primera proposición no de ley a debatir, que en este caso, si no hay objeción, sería la relativa al baremo de valoración de daños por accidente de tráfico, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra don Carlos Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Señorías, el tema que hoy vamos a debatir es un asunto que a lo largo de toda esta legislatura, sobre todo en los dos últimos periodos de sesiones, hemos intentado abordar desde la propia Comisión mediante comparecencias de asociaciones de víctimas, de expertos, etcétera, pero fue imposible celebrar las mismas por la temporalidad en este caso de este periodo de sesiones, con lo cual imagino que la práctica totalidad de los grupos parlamentarios podrán suscribir de forma bastante textual la proposición no de ley que en este caso hace el Grupo Parlamentario Socialista.

Durante estas dos legislaturas se ha avanzado mucho en la prevención de accidentes de tráfico y desde el Grupo Parlamentario Socialista creemos que ahora toca o debería tocar trabajar en las políticas de reinserción de las víctimas. Como saben, señorías, desde hace algo más de un año viene trabajando informalmente un grupo de expertos bajo la Dirección General de Seguros en el Ministerio de Economía para intentar elaborar una reforma del conocido baremo de víctimas de tráfico, que, como saben, es por el que se rigen las compañías aseguradoras para indemnizar las lesiones de las víctimas de tráfico. Desde el 1 de julio este grupo de trabajo está constituido formalmente por una orden interministerial del Ministerio de Economía y el Ministerio de Justicia

y tiene ya encomendados los objetivos y los plazos en los que debería moverse. Si no tengo mal entendido, deberían tener listas las recomendaciones de este nuevo baremo en un año, y a partir de aquí se instaría la aprobación de este nuevo baremo.

El objetivo de la PNL que presenta el Grupo Parlamentario Socialista es que aunque haya un cambio de legislatura y haya o no un cambio de Gobierno, estos trabajos que ya están en marcha puedan culminarse y pueda realizarse esta reforma del baremo de víctimas. Esta proposición no de ley responde también —déjenme que en este caso también se lo diga— a un compromiso de nuestro candidato, don Alfredo Pérez Rubalcaba, con las asociaciones de víctimas para que, aunque hubiera un cambio de Gobierno o el final de legislatura no permitiera abordar la reforma del baremo, si existe la voluntad de todos los grupos parlamentarios, en un futuro, cuando este grupo de trabajo haya finalizado su tarea, por lo menos pueda hacerse dicha reforma.

En lo que hace referencia al baremo de accidentes, es una buena herramienta, porque facilita el proceso y lo democratiza, pero consideramos que ha quedado obsoleto. Les recuerdo que su creación fue en el año 1995 y que durante todo este tiempo prácticamente no ha habido actualizaciones sobre las cuantías de las indemnizaciones. Si hacemos una comparativa con el resto de países de Europa sobre las indemnizaciones, en cuanto a muertos y lesionados graves, las primas son más altas que en España, mientras que las primas de los seguros son aproximadamente las mismas. Se ha producido una reducción de más del 50 por ciento desde el año 1995 hasta la actualidad del número de muertos por accidentes de tráfico, se ha evitado la muerte de casi 10.000 personas durante estos últimos siete años, se han evitado también casi 50.000 heridos graves desde el año 2003, y entre el año 1995 y el año 2009, por ejemplo, ha crecido un 65 por ciento el parque móvil. Es evidente que el escenario actual es muy diferente al que había en el año 1995, con lo cual las compañías aseguradoras se han ahorrado bastante dinero en indemnizaciones, si atendemos a estas cifras.

En cuanto al baremo, debe articularse en torno a dos principios: el principio de reparación íntegra —hay que intentar situar a la víctima en la posición más próxima a aquella en que se encontraba antes de sufrir el accidente— y el principio de vertebración —la indemnización debe integrar las distintas categorías del daño: el

daño moral, el daño corporal, las secuelas físicas y psíquicas, el daño emergente, el lucro cesante o la pérdida de ingresos o ganancias. En cuanto a aquellos aspectos que en opinión de nuestro grupo deberían introducirse o mejorarse, puesto que el actual baremo no los recoge o lo hace insuficientemente, está el lucro cesante, que debe calcularse sobre los ingresos reales, rechazándose el sistema actual, que lo recoge como un factor de corrección que se calcula sobre el daño moral. En caso de víctimas con lesiones graves, el lucro cesante debería tener en cuenta las expectativas profesionales del lesionado atendiendo a su formación o cualificación profesional. Para los grandes inválidos, aquellas personas que por la gravedad de sus secuelas precisan de la ayuda de una tercera persona para realizar las tareas más esenciales en la vida diaria, como vestirse, alimentarse o desplazarse, entendemos que la indemnización debería garantizar su reinserción familiar, laboral y social. Asimismo, en lo que afecta a los menores de edad y siguiendo la línea de los países de nuestro entorno, creemos que es necesario establecer un régimen jurídico privilegiado atendiendo a su falta de madurez y desarrollo, de manera que su participación en el siniestro no les prive de una indemnización como ocurre en la actualidad. Esto ocurre, por ejemplo, cuando un niño de 5 años cruza con una bicicleta por un paso no habilitado y tiene un accidente. Lo mismo habría que plantearse con lo que hace referencia a los discapacitados y ancianos.

Pensamos que hay que extender la aplicación del baremo a los supuestos más graves que actualmente están excluidos, como el supuesto en que el conductor utiliza el vehículo como un arma de matar o lesionar. Con el sistema actual, estos hechos están excluidos y solo responde frente a la víctima el propio conductor con su patrimonio. Es el ejemplo del marido que atropella a su mujer y la mujer no tiene derecho a ser indemnizada por el seguro obligatorio. Igualmente está el caso en que solo se contempla la indemnización para el tratamiento de las lesiones en los dos primeros años del proceso de rehabilitación de ese lesionado. A partir de esos dos años pasa a hacerse cargo del mismo la sanidad pública. Habría que modificarlo, ya que la distribución actual no es justa. Habría que revisar la forma de pago, porque —como saben— actualmente la indemnización se hace en un solo pago y creemos que sería conveniente para hacer frente a la rehabilitación necesaria de este lesionado que fuera una indemnización mes a mes, de forma que no se usara ese dinero a veces de una forma inadecuada. El baremo tampoco atiende a las terceras víctimas. El nuevo baremo debería tener en cuenta las víctimas terceras, como son por ejemplo los hijos que quedan cuando mueren los padres, los huérfanos.

Estos serían algunos aspectos que creemos que deberían tratarse. De hecho me consta que en el grupo de trabajo ya se han planteado. En esta línea es en la que iría esta proposición no de ley, en la que espero contar con el apoyo del resto de miembros de esta Cámara, ya que todos los portavoces hemos trabajado por la reforma

de este baremo. Quiero hacer una mención especial al portavoz del Grupo Popular, también al presidente, que en este momento no está, don Emilio Olabarría, y al presidente saliente de la Comisión, don Jordi Jané, que en numerosas ocasiones han instado a que debatiéramos este tema.

Sé que hay una enmienda del Grupo Parlamentario Popular y creo que podríamos llegar a un acuerdo para incorporarla y transaccionarla, lo cual sería la voluntad de este grupo. En todo caso, lo podemos hablar después y trasladar a la Mesa dicha transaccional.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: No podemos estar más de acuerdo con el contenido de esta iniciativa, con su argumentación y su diagnóstico, con lo que contiene su exposición de motivos y con la mayor parte de la argumentación del señor Corcuera. Lo que lamentamos es que la Comisión no haya encontrado un hueco para que las víctimas, que han hecho un trabajo serio y unido, de diagnóstico real de su situación y de propuesta de alternativa razonable, hubieran podido comparecer ante la Comisión y explicarnos ese trabajo. También sentimos mucho que el debate se produzca precisamente en este momento, al final de la legislatura, cuando tiene más de compromiso moral para el Gobierno que de otra cosa. Lo que sentimos en realidad es que este sea un compromiso del candidato Rubalcaba y no del ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, que ha tenido tiempo durante su mandato para haber impulsado con mayor fuerza esta iniciativa, que está cargada sin duda de justicia. Es un compromiso sellado por el señor Rubalcaba sin tinta, es decir, encomendado al futuro y a lo que pueda venir.

En cualquier caso, lo importante es que los grupos parlamentarios aquí presentes estamos de acuerdo, que todos adquirimos el compromiso de futuro de trabajar por algo que nos parece de enorme justicia. El sentido de nuestra enmienda es simple y llanamente ir más allá, tratar de ganar en la próxima legislatura el tiempo que hemos perdido en esta al no haber aprobado el baremo y hacerlo incluyendo la revisión de ese baremo de indemnización en un plan integral a favor de las víctimas de los accidentes de tráfico, que una vez han sufrido el accidente se encuentran en una situación muchas veces confusa, con competencias fraccionadas, sin saber adónde acudir, con ayudas sobre las que cuando se les envía a un sitio están en otro, y sin ayuda psicológica. Lo que pretendemos es que no solo se revise el baremo, con lo que estamos de acuerdo y a lo que nos comprometemos en este acto, sino dar un paso más y que en unión con las propias asociaciones de víctimas, las compañías de seguros y todos los implicados en la materia podamos, a la mayor brevedad posible, en cuanto

se forme el próximo Gobierno, aprobar un plan integral en favor de las víctimas de los accidentes de tráfico.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Señor Jané, tiene un turno de fijación de posición.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, *Convergència i Unió* va a dar apoyo a la proposición no de ley que hoy se debate en los términos de la enmienda transaccional que finalmente se acuerde. Si algo debe trasladar esta Comisión de Seguridad Vial al conjunto de la ciudadanía, es el consenso absoluto en todo aquello que tenga relación directa con la protección de las víctimas, con la atención a las víctimas, con hacer de las víctimas un elemento protagonista en materia de seguridad vial, porque su presencia y su existencia —lamentablemente su existencia— es el foco que refleja que siguen existiendo accidentes, que no todo es contabilizar el número de personas fallecidas, que además de ello hay personas que padecen lesiones importantes, consecuencias irreparables durante su vida a causa de un accidente de tráfico, y por eso es oportuno plantear este tema ante la Comisión de Seguridad Vial, pero más necesario aún es hacer de este tema un elemento de consenso.

Teníamos unas comparecencias pendientes. Cierro esta legislatura con un cierto sabor amargo sobre esas comparecencias pendientes, porque creo que por los problemas de agenda o de calendario, por dejarlas para más adelante, al final nos hemos quedado sin conocer en este Congreso de los Diputados la opinión cualificada de los representantes de las víctimas sobre este tema. Quizá si hubieran venido no hubiera hecho falta hoy esta proposición no de ley porque ya tendríamos un criterio más consensuado entre todos. Lo cierto es que este diputado tuvo ocasión de plantear, a instancias de las asociaciones de víctimas, una batería de preguntas al Gobierno porque las cosas no iban bien encarriladas, porque se creaban grupos de trabajo y se obviaba la opinión de las víctimas. Esto se ha reconducido y lo que espero es que, más allá de las palabras y de las buenas intenciones de esta proposición no de ley, instemos a un futuro, pero no a un gobierno presente, porque la legislatura está a punto de concluir su mandato, de tal manera que lo vamos a administrar como una noticia positiva que sale de este Congreso de los Diputados. A ella se une *Convergència i Unió* sabiendo que hay que tener en cuenta la situación de las víctimas y que el baremo es un tema importante. Es necesario que en toda esta problemática que en ocasiones se genera sobre cuáles son los parámetros para enjuiciar y valorar las indemnizaciones se tenga en cuenta la opinión de las asociaciones de víctimas, que deben ilustrarnos a todos en la concreción de estos aspectos. Vaya por delante nuestro voto positivo.

Quiero expresar un mensaje final. Lo que debemos evitar en todo caso —y creo que todos estamos en esta línea— es hacer de las víctimas un arma electoral o arrojadiza, en el sentido de decir yo soy el que más las defiende, tú eres el que menos, ahora toca escucharlas...

Toca siempre escucharlas: en periodo electoral, sin periodo electoral, porque son el referente de que los accidentes de tráfico son un problema que entre todos —y en esta Comisión creo que vamos por el buen camino— debemos contribuir a atajar. Agradezco a todos el interés que ponen en iniciativas como esta en esta Comisión y, de nuevo, vaya por delante el voto favorable de *Convergència i Unió*.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): En todo caso ya nos harán llegar la transaccional a la Mesa.

— **SOBRE UTILIZACIÓN DEL COLOR AZUL EN LAS SEÑALES LUMINOSAS DE LOS VEHÍCULOS DE URGENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/002261.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): A continuación y viendo que estamos todos los ponentes, pasamos al punto 2.º, proposición no de ley sobre la utilización del color azul en las señales luminosas de los vehículos de urgencia. Por parte del Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*) tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Nos encontramos en la última sesión de esta Comisión y de esta legislatura, por tanto, no quiero abrir un debate que pudiera parecer distante, ácido o controvertido. Si no fuera por el contexto de final de etapa que estamos viviendo, tendríamos razones justificadas que nos ampararían para lanzar hoy en esta Comisión un mensaje rotundo de tomadura de pelo respecto a lo que ha pasado sobre el cambio de color en los rotativos de los vehículos de urgencias, porque es algo que ya aprobamos en la pasada legislatura, a instancias entonces del Grupo Socialista, pero, una vez aprobado, todo eran complicaciones a la hora de implementar el mandato del Congreso. Creo recordar que también el Grupo Popular lo planteó después. Con anterioridad, el Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*) formuló una serie de preguntas al Gobierno sobre cómo pensaba cumplirlo.

Puede parecer un debate menor pero no lo es. Cada día recibo quejas de agrupaciones de bomberos, de personas involucradas en emergencias y que se quejan con razón de que todavía hoy en España no se haya adaptado una norma generalizada. Cuando uno ve un rotativo azul, hay emergencia; por tanto, todo aquello ligado a la emergencia, rotativo azul: un bombero, rotativo azul, porque es una emergencia; un tractor, rotativo amarillo. Esto parece elemental, fácil, de sentido común, es algo que ampara la normativa internacional, que lo ha aprobado esta Cámara y que lo pide la Generalitat de Catalunya. El honorable conseller del Interior, señor Puig, ya me ha llamado varias veces por este tema. Casi al tomar posesión me dijo: ¿qué está pasando que no podemos

poner los rotativos azules? Pues lo vamos a hacer, porque el Gobierno se resiste a hacer algo que el propio Gobierno a través de su Grupo Socialista acordó en su día, lo cual me pareció muy oportuno. Cuando la que fuera diputada por Lleida en la pasada legislatura, Esperança Farrera, defendió esa proposición no de ley yo me deshice en elogios —pueden repasar el «Diario de Sesiones»—. Pensaba lo que pensamos todos: cuando el Grupo Socialista presenta una proposición no de ley instando al Gobierno a hacer algo es que ya tiene el decreto a punto, presenta una proposición no de ley y evidentemente después la cumple. Es más difícil que cumplan las que presentamos los otros grupos, pero las del propio grupo es difícil no cumplirlas: hemos tenido toda una legislatura y ahí está el balance.

Parece paradójico que en la última sesión de la legislatura estemos debatiendo algo que debatíamos en las últimas sesiones de la pasada. Esto es así, son las circunstancias del Congreso de los Diputados, de no tener instrumentos que permitan el control directo de cómo se ejecutan las resoluciones de la Cámara una vez aprobadas, pero como esto tampoco lo vamos a arreglar hoy, simplemente pido la complicidad de todos, complicidad que creo que tenemos en esta Comisión. Ya no hace falta rascar las heridas, la situación es la que es. Los argumentos a favor de utilizar este color azul en los rotativos de todos los vehículos de urgencias están más que justificados y, por tanto, si hoy se aprueba, como está previsto que se pueda aprobar, vaya por delante que nosotros lo presentamos en junio y poníamos un plazo de dos meses. Tampoco sabíamos que se iba a debatir a tres días de la disolución de la Cámara. En un periodo en que se van a disolver las Cámaras, no se trata de poner un plazo de dos meses. Entiendo que el propio Grupo Socialista intente buscar un plazo que nos permita a todos decir que estamos de acuerdo y que a lo mejor no será inmediatamente este Gobierno sino un futuro Gobierno el que deba cumplir este mandato. Por este motivo hemos llegado a una transaccional y en lugar de dos meses pondremos en el plazo más breve posible.

Me alegro y me congratulo de que hoy el mensaje que se dará en esta Comisión vaya a ser unánime a favor de que este cambio se produzca. Dejemos ya las discusiones corporativas e internas y vayamos a lo que nos une, y lo que nos une es que el mandato político de este Congreso de los Diputados es a favor de que el Gobierno realice las modificaciones reglamentarias necesarias en el plazo más breve posible para permitir que el color de los rotativos de urgencias pueda ser el azul o bien la combinación de los colores azul-rojo para homologarlo así a los demás países europeos. Este es el mandato que aprobaremos, me congratulo de ello y espero que redunde también en un aspecto que la proposición quiere introducir, guiar a la ciudadanía cuando ve que se acerca un vehículo con un rotativo: si es azul, sabrá que es un vehículo que requiere la mayor urgencia posible. Otros vehículos como puedan ser grúas, tractores, maquinaria de cualquier tipo, que no están involucrados en emergencias, podrán cir-

cular con dispositivos amarillos, lo cual clarificaría la situación y nos homologaría a lo que debe pasar y está pasando ya en otros países de nuestro entorno. Quiero dar las gracias a todos, también a los colectivos que nos lo piden, que no cesan en su empeño y que en ocasiones padecen los incumplimientos de las resoluciones de la Cámara. Espero que si esta vez —a la tercera va la vencida— lo volvemos a aprobar, sea para que se cumpla.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Luena.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Señor Jané, va a contar usted con la complicidad del Grupo Socialista, con el apoyo y por tanto con el voto favorable a ese acuerdo al que hemos llegado mediante una transaccional. Mientras hablaba, en algunas de las cosas que decía yo pensaba que su señoría tiene más razón que un santo, por dos razones, primera, porque esto se ha querido hacer. Cuando la señora Farrera lo presentó, ¿verdad, señor Corcuera?, era porque el Gobierno quería y quiere hacerlo —este y el siguiente, que espero que sea también de mi partido—. También cuando el señor Álvarez lo defendió con una proposición del Grupo Popular era porque el Gobierno lo quería hacer. Alguna razón habrá para que no se haya llevado a cabo, cuestión en la que entraré al final de mi intervención respecto a la posición del Grupo Socialista.

En cualquier caso, le decía que tiene usted más razón que un santo porque es cierto que se trata de un tema importante para la política de seguridad vial que entre todos los grupos de forma responsable —como suele decir el presidente de la Comisión, esa política de altura— impulsamos desde la Cámara, desde el Congreso, particularmente desde esta Comisión: una política que posibilite la prevención de accidentes para que haya menos siniestralidad y más seguridad vial en nuestras carreteras. El hecho de que se diferencie los vehículos especiales de los prioritarios, de los vehículos de emergencia —bomberos, protección civil, ambulancias— es muy importante. Parece razonable que se haga mediante unos rotativos o señales luminosas distintas. Si además lo hacemos como lo hacen los demás, es decir, como se hace en Europa, mejor. Por tanto, la motivación desde el año 2006 está clara: porque es necesario y porque además va a ser eficaz y va a aportar una mayor seguridad en nuestras vías. **(El señor presidente, Olabarría Muñoz, ocupa la Presidencia.)**

¿Qué ha ocurrido? ¿Por qué el reglamento de vehículos, que es cierto que ha sufrido alguna reforma, no ha contemplado esta? Pues porque no hay un acuerdo. Fíjese, es una manía que tiene este Gobierno, y es que le gusta hacer las cosas que se pueden y que son buenas siempre con acuerdos, y lo cierto es que hacen falta acuerdos de carácter competencial y económico. De carácter económico en su titularidad pública y privada, porque al Gobierno de España no le compete llevar a

cabo este coste económico de cambiar todos los rotativos de muchos de esos vehículos. Y el más importante, el competencial; hay diferentes administraciones involucradas y diferentes estamentos dentro de la propia Administración Central y del resto de las administraciones, comunidades autónomas, ayuntamientos, direcciones generales y policías —creo que el señor Jané conocerá particularmente o con mayor relevancia los Mossos d'Esquadra—, sea nacional o en su caso la Guardia Civil o las autonómicas o incluso las municipales, que quieren un uso exclusivo del rotativo azul. Si no todas, la mayoría, un uso exclusivo. Por tanto, es cierto que el reglamento de vehículos no ha sufrido o no ha tenido esa modificación porque no ha habido un acuerdo. En nuestra enmienda lo que pedíamos al Gobierno —al de ahora o al que venga— es que, en el más breve plazo posible, acuerde con los sectores, ponga de acuerdo a los sectores y a las administraciones, porque es necesario, es una política de seguridad vial y de carácter comunitario. Pongamos a los vehículos especiales un rotativo diferente del que tienen que tener los de emergencias, pongámosles un rotativo azul o en su caso una mezcla de color rojo-azul. Eso es lo que queríamos.

El señor Jané y yo mismo hemos llegado a un acuerdo para esa transaccional y, en definitiva, esta es la posición del Grupo Socialista. Sigue siendo una iniciativa válida, útil y potente para reforzar la seguridad vial. Ahora, entendemos que es necesario que se haga con acuerdo porque, aunque pueda no parecerlo, hay reticencias y a veces las cosas no se hacen, aunque esté mal no hacerlas, porque hay dificultades.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de fijación de posición la señora Camarero tiene la palabra.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ**: Señor Jané, coincido con usted en que es muy importante terminar esta legislatura, esta Comisión de Seguridad Vial con este debate, un debate que en ningún caso es menor, no solo porque afecta a un gran colectivo, sino sobre todo porque también en este debate estamos hablando de seguridad vial y de evitar accidentes de tráfico.

Volvemos a debatir, como ha dicho el señor Jané, una proposición no de ley para exigir al Gobierno la modificación del reglamento general de vehículos en lo que respecta al cambio de color de los prioritarios de los vehículos de emergencia. Se ha dicho, y lo saben sus señorías, que esta es una vieja reivindicación, una reivindicación con una larga historia que ha narrado el señor Jané, el portavoz de Convergència, que yo no voy a repetir, sino que me remito a mi intervención en la Comisión del pasado 12 de mayo de 2010, hace ya más de un año, aunque el inicio del debate, como también se ha dicho, se remonta a 2006. Sin embargo, debemos lamentar que en este tema y desde hace cinco años el Gobierno dé la espalda, haga oídos sordos e ignore los mandatos del Parlamento ya por dos veces y a pesar de que los portavoces del Grupo Socialista, grupo que res-

palda al Gobierno, mostraron su incondicional apoyo a esta iniciativa, tanto la debatida en el año 2006 como la que mi grupo presentó en mayo de 2010. Parece ser que la voluntad del Grupo Socialista dista mucho de la del Gobierno en esta cuestión, a pesar de los esfuerzos del portavoz del Grupo Socialista.

Señorías, se ha demostrado que en esta cuestión y después de tantos años de demanda de esta modificación reglamentaria, el Gobierno no tiene ninguna voluntad de acabar con el problema, no tiene ningún interés en dar solución a una reivindicación justa que se apoya en las normas comunitarias y sobre todo en el sentido común; una reivindicación que busca evitar accidentes, que persigue incrementar la seguridad vial, que intenta normalizar una situación que no lo es. Se trata ni más ni menos de homologar el color de los rotativos de los servicios de emergencia y distinguirlos de los servicios especiales, porque como bien dice el señor Jané, no es lo mismo un coche de bomberos o una ambulancia que un vehículo lento, un camión de basuras, una maquinaria agrícola, etcétera.

A esta petición de los sectores implicados, aparentemente tan simple y que así ha sido entendida por el resto de los países de la Unión Europea —que hace tiempo tienen homologado el color de los rotativos—, este Gobierno no ha sido capaz de darle una solución. Ya en los últimos tiempos y tras haber agotado las excusas de estamos negociando —porque después de cinco años sonaba cuando menos a burla—, el Gobierno intenta escudarse, y así lo hace en las últimas respuestas parlamentarias que dan a esta diputada, en la crisis y en el coste de la medida, un coste, señorías, que es el chocolate del loro. Y si tanto le preocupa de verdad al Gobierno este coste, yo les voy a aportar una solución: establezcan un periodo transitorio de adaptación para los vehículos de servicio y que los nuevos vehículos lo lleven de serie, igual que han hecho con las bandas reflectantes exigibles a los camiones, una medida posterior a esta. Insisto, señorías, me parece una burla la respuesta que nos da el Gobierno en los últimos tiempos, un Gobierno al que no le importó gastar millones en medidas que duraron tres meses, como las pegatinas para cambiar las señales de tráfico y otras medidas tan inconsistentes como esta.

Señorías, la incapacidad de este Gobierno de llegar a acuerdos o de conjugar todos los intereses implicados merece una explicación más acertada. Yo entendería que el Partido Socialista y el Gobierno no estuviesen de acuerdo con la necesidad de modificar el color de los rotativos, pero entonces que tengan el valor de decirlo, que tengan el coraje de enfrentarse a los colectivos implicados y disuadirlos de sus reivindicaciones. Lo que no es de recibo es que el hoy candidato socialista, ayer ministro del Interior y responsable por tanto de la seguridad vial, vaya dando largas a este asunto sin querer, señorías, resolverlo; que el señor Rubalcaba haya dado la espalda al colectivo implicado, que haya ninguneado a este Parlamento y que haya incumplido su obligación de poner fin a este problema. Yo me pregunto con qué

cara se va a presentar ahora el candidato Alfredo ante los bomberos, los técnicos de emergencias y los de ambulancias durante esta campaña electoral, qué explicaciones les va a dar a todos estos colectivos implicados sobre su falta de interés, su ineficacia, su incapacidad de resolver un problema tan aparentemente sencillo.

Hoy, desde el Grupo Popular, como no podía ser de otra manera, vamos a apoyar la iniciativa del señor Jané; una iniciativa que reitera el debate de los últimos años, que es similar a la que nosotros presentamos y defendimos en el año 2010 y con la que nos sentimos plenamente identificados. Tiene, señor Jané, toda nuestra complicidad y todo nuestro apoyo, pero me temo, señor Jané, que una vez más y a pesar de que hoy todos los grupos volvamos a apoyar esta iniciativa, nos encontraremos con la desidia de este Gobierno en funciones, y sospecho que no van a aprovechar las semanas que les quedan para realizar estas modificaciones y, por tanto, esta iniciativa volverá a caer por tercera vez y después de cinco años en saco roto. Así, tendrá que ser un gobierno del Partido Popular el que resuelva también este tema, igual que el resto de las cuestiones que deberemos solucionar después de siete años de Gobierno socialista. **(Rumores.)** Y será el próximo Gobierno del Partido Popular el Gobierno que con la sensibilidad necesaria en este tema hará las modificaciones pertinentes para mejorar la calidad del servicio de atención a los ciudadanos en emergencias. **(Rumores.—Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE:** Agradezco a sus señorías que no se interpielen de forma bilateral en la medida de lo posible, si alguien se ha sentido aludido o perturbado por las reflexiones vinculadas a lo futuro.

— **RELATIVA A LA SEÑALIZACIÓN DE ESTACIONES DE SERVICIO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002333.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la número 4, relativa a la señalización de estaciones de servicio, presentada por el Grupo Popular y para su cuya defensa tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA:** Lo que pretendemos desde el Grupo Parlamentario Popular con esta iniciativa es simplemente facilitar la vida de los conductores. Además, nos parece muy bien que la última iniciativa que se va a debatir en esta Comisión de Seguridad Vial tenga precisamente ese objetivo y no el de acentuar las sanciones o el de crear nuevas infracciones para, teóricamente, solucionar los problemas de la seguridad vial. Que el conductor pueda tomar sus decisiones con la suficiente información es una garantía de que su situación emocional y de equilibrio va a estar suficientemente garanti-

zada, ahorrándonos estados de ansiedad que pueden, sin ninguna duda, influir en la conducción. Cuántas veces nos ha pasado prácticamente a casi todos que, teniendo que conducir de noche, yendo justos de combustible, hemos pensado que podíamos llegar a la siguiente gasolinera y nos hemos encontrado con que esa estación de servicio, por ser de noche, estaba cerrada y, por tanto, hemos tenido que ir sobre el alambre a ver si podíamos llegar a la siguiente estación de servicio. Eso es precisamente lo que queremos evitar, ni más ni menos. Es una cosa muy simple, es una cosa evidente, pero es una cosa de la que tenemos que ocuparnos también en esta Comisión. Eso es lo que queremos desde el Grupo Parlamentario Popular. Por eso, proponemos que se señalicen debidamente las dos estaciones de servicio próximas en el sentido de la marcha, que se diga exactamente dónde están situadas, si están en la propia carretera o hay que desviarse, si están en una población hacia la que hay que ir y desviarse unos kilómetros. También, por qué no, conocer el precio y el tipo de combustible. Esto sí que es una medida que favorece la competencia del mercado energético, hace que puedan competir las estaciones de servicio, que bajen los precios y que en esa competencia se beneficie no solo el usuario sino también la economía nacional. Mucho más que las bombillas y que el pego y despegado de pegatinas llevándome la reflectancia por delante. Me parece que esa sí es una medida de las que se toman con buenas consecuencias. También, lógicamente, el horario de servicio de estas gasolineras. Naturalmente, a través de los correspondientes acuerdos y haciendo el esfuerzo de coordinación necesario para que esto se pueda producir tanto en las carreteras de competencia nacional como autonómica o local. Este es el objeto de esta iniciativa, señor presidente, es tan simple como práctico y yo estoy seguro de que si hoy lo aprobamos y conseguimos que el Gobierno le dé luz verde y lo haga cuanto antes, tampoco es tan difícil porque, además, se trata simplemente de cumplir la ley, es decir, no estamos inventando nada. Simplemente, aplicando los decretos del año 1999 y del año 2001, simplemente aplicando la ley, tendríamos una enorme facilidad en la circulación de vehículos y conductores por nuestras carreteras. Eso es lo que pretendemos. Pero claro, si tenemos dificultad para que se lleven a la práctica los acuerdos que tomamos en la Comisión, lo que ya llama mucho la atención es que también la tengamos para que se cumplan las leyes aprobadas por este Parlamento. Es simplemente lo que pretendemos y esperamos que en el futuro todos podamos alegrarnos de que hoy hayamos aprobado conjuntamente esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE:** Hay una enmienda presentada a esta proposición que va a defender en nombre del Grupo Socialista el señor Arévalo.

El señor **ÁBALOS MECO:** Ábalos, señor presidente. Arévalo es el de los chistes. Además, paisano mío. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdóneme, señor Ábalos. Le iba a explicar, y esto no es un chiste, que la letra de los letrados de esta Comisión es susceptible de mejora notable. **(Risas.)**

Señor Ábalos, tiene la palabra.

El señor **ÁBALOS MECO**: Quisiera empezar por donde acabó el portavoz del Grupo Popular, porque ha defendido su propuesta como una idea estupenda y se extraña de que sea tan difícil aplicarla, le parece mentira que sea tan difícil aplicar una idea tan bondadosa. La referencia a la legalidad también es uno de los motivos que le lleva a promover esta iniciativa, el cumplimiento de la ley. Estaba viendo ahora el real decreto al que hace referencia, el 248/2001, de 9 de marzo, que desarrolla un decreto anterior del año 1999 —lo dice la propia proposición—, sobre medidas de liberalización en el sector de hidrocarburos. Pues bien, una idea estupenda, no entiende la complejidad de la aplicación, pero está invocando un decreto del año 2001. El Partido Popular estuvo hasta 2004; no entiendo qué dificultad tuvo en tres años para aplicar una idea tan estupenda y tan fácil de aplicar. Ahora, en 2011, se extraña de esta demora. Seguramente estaría muy ocupado el Partido Popular, el Partido Socialista menos, y debe ser esa la razón. Apliquemos la ley, pues apliquemos la ley, pero exponamos bien la ley. La proposición dice que está muy clara la ley, que no se entiende cómo una normativa tan clara no se cumple, pero la verdad es que en lo que yo he leído de la proposición y luego cotejado con el decreto hay diferencias sustanciales, muy sustanciales, claramente tergiversan la propuesta. Este decreto que invocan además tenía unos plazos para su aplicación muy concretos. La disposición transitoria establecía dos meses desde la entrada en vigor del real decreto para que las sociedades concesionarias de autopistas de peaje de competencia de la Administración General del Estado presentaran ante la Dirección General de Carreteras un plan. Este se tenía que aprobar en el plazo de ocho meses. En fin, no les voy a cansar. Está en la disposición transitoria, donde dice claramente cuáles son los plazos. Esos son los plazos que incumplió el propio autor del real decreto, el Gobierno del Partido Popular de esa época. Incumplió su propio decreto, un decreto fácil, como usted dice, un decreto bondadoso, estupendo, ustedes lo incumplieron durante tres años. Y ahora, quizá acordándose de su incumplimiento vienen a plantearlo, un poco extrañados de que no se aplique la ley.

Además, lo que ustedes proponen es que el Gobierno se haga cargo de la instalación de estas señalizaciones también invocando el real decreto. El real decreto no decía eso, el real decreto lo que decía es que son los concesionarios de las autopistas de peaje los responsables de la instalación de esas señales y, por eso, tenían que presentar un plan, que debía autorizar la Dirección General de Carreteras. En el caso de las carreteras de titularidad estatal, el decreto invocado, ese que quieren que se aplique, habla de que será responsabilidad de los

titulares de las estaciones de servicio la instalación, conservación y mantenimiento de dichos carteles, incluso le ponen la obligación de que sean estos los que recaben la información de los combustibles, los tipos, los precios, que se busquen la vida. Además, lo dice aquí, que se busquen la vida con los otros titulares de servicios o bien que recojan del Ministerio de Economía la información pertinente. No tiene nada que ver lo que dice el decreto con lo que ustedes piden. Ustedes lo que están haciendo es librar a los concesionarios de autopistas y a los titulares de las estaciones de servicio de la obligación que ustedes les pusieron y ahora trasladársela al Estado, lo que no hicieron en los tres años que les quedaron, que no era un gobierno provisional, como a ustedes les gusta invocar, era un gobierno con larga vocación de permanencia. No lo hicieron, y entonces no entiendo ese lamento. Entiendo, sin embargo, y comparto, la razón que les lleva a hacer esta propuesta, la entiendo por las razones que usted mismo ha expuesto y que recoge la proposición, pero no hace falta cargarle más tintas. Entiendo que el usuario necesite una información de dónde repostar que le dé confianza, que calcule los tiempos, todo eso lo comparto y estoy de acuerdo, y como estoy de acuerdo me gustaría plantearle una transacción en el sentido de rescatar esa parte bondadosa y olvidarnos de cambiar la norma anterior que, por otra parte, es un tanto discutible desde el punto de vista de la seguridad vial, porque imagínese un cartel en mitad de la carretera, donde además de decirnos los kilómetros que hay para otras estaciones de servicio, que tienen que ser dos según dice la propuesta, nos digan los tipos de combustible y las tarifas. En fin, conducir y leer toda esa prosa, la verdad es complicado, tan complicado como que yo creo que incluso afecta a la propia seguridad vial. Nadie se va a poner a conducir, a mirar todo el letrero, a hacer la comparativa de precios, salvo que tenga una capacidad de retención visual importante. Yo tengo mis dudas de que eso refuerce la seguridad vial, porque además la proposición que ustedes presentan también habla de que no afecte a la seguridad vial. Creo que sí puede afectar. En todo caso, como lo veo más complicado, me limitaría a plantearles que en la propuesta de la señalización vertical que ustedes proponen se diga donde deben estar las estaciones de servicio, a qué distancia, todo eso me parece conveniente y por eso hemos presentado esa enmienda. También es verdad, y lo recogemos, que la Dirección General de Carreteras no tiene competencias de coordinación, pero sí tiene otros mecanismos el ministerio para intentar buscar la concurrencia de otras administraciones que hagan lo propio en su red de carretera. Creo que en lo básico recogemos el espíritu; no cumplimos ni ustedes ni nosotros el decreto, no lo cumplimos porque el decreto dice otra cosa, pero intentamos dar una solución a los conductores, que de eso se trata.

Aprovecho de todas formas, ya que esta es una intervención de despedida, para desearles mucha suerte a todos y a todas. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor —espero decir el nombre bien— Ábalos, y también espero que no sea su intervención de despedida. Hay una cierta propensión en el día de hoy a despedirse por parte de todo el mundo y espero que en la próxima legislatura el Congreso de los Diputados y el Senado no carezcan de diputados y senadores. Es un *obiter dicta* impropio de esta Presidencia.

Señor Souvirón, antes de usar el turno de fijación de posición, le agradecería que manifestase su voluntad sobre los términos de la enmienda transaccional que le ha ofrecido el Grupo Socialista.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Por supuesto, queremos avanzar y vamos a aceptar la transacción. Lo que sí quería era hacer una precisión. En primer lugar, que no hay que ser pesimistas, es decir, los españoles tenemos al menos la misma capacidad que los franceses, que reciben toda esta información, la procesan y la agradecen. Por tanto, no sé por qué nosotros no vamos a ser capaces de hacer lo mismo. En cuanto a gran parte de la argumentación del decreto, no queremos liberar a nadie, es decir, en las autopistas se cumplió. Ese decreto está cumplido en las autopistas. Lo que hay que hacer es llevarlo a la red de carreteras del Estado, que corresponde lógicamente al Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Souvirón, pero se ha extralimitado en el turno de aceptación de la transacción. Les agradecería que, mientras el señor Jané fija su posición, se intenten poner de acuerdo sobre los términos de la transacción ofertada.

Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Antes se ha hablado de los chistes de Arévalo. Estoy situado en un escaño del Grupo Socialista pero no es un chiste, sino porque solo los escaños del Grupo Socialista tienen enchufe para recargar el móvil. **(Risas.)** Por eso estoy aquí ubicado, para recargar mi móvil.

Me ha parecido, al escuchar con atención al señor Souvirón y al señor Ábalos sobre todo en esta intervención de la enmienda, un poco trascendente el tono del debate por el objeto que estamos debatiendo. Lo digo con total sinceridad. No se preocupe, señor Ábalos, que más allá de coma arriba, coma abajo, frase arriba, frase abajo que diga lo que hoy se apruebe, no va a regir porque no va al BOE. Es un mandato de buenas intenciones de cara al futuro. Cuando hablaba el señor Souvirón pensaba que tenía toda la razón en el argumentario. Cuántas veces dudas si detenerte o no en una estación de servicio, si no conoces muy bien dónde está la siguiente y, sobre todo, si piensas que habrá más y no las hay o ves una anunciada y cuando llegas está ya cerrada porque no es veinticuatro horas. Es un tema relevante, porque al final provoca al conductor una sensación de intranquilidad sobre si podrá cumplir su objetivo loable que es llegar a destino con el carburante

necesario. Por tanto, me parece muy bien lo que se plantea, bien también la enmienda que, de forma brillante, ha defendido el señor Ábalos y, en consecuencia, me uno a la transacción que ustedes pacten. Repito, es una buena noticia de cara al conductor al darle una mayor información. También es cierto que en ocasiones hay demasiadas señales de tráfico que despistan al conductor y, por tanto, es necesaria una racionalización de qué es interesante señalar y que no, porque a veces con tantas señales uno se despista.

Un mensaje final. Esté quien esté en el Gobierno tras las elecciones, lo cierto es que se señala muy mal. Más allá de saber si hay o no una estación de servicio próxima y cuántas habrá y con qué horario —que es lo que hoy debatimos—, cuántas veces alguien va a un municipio, ve una rotonda que le indica que coja la primera a la derecha para ir a ese municipio y en la siguiente rotonda le indican tres municipios más pero no aquel que le habían indicado en el primer desvío. Nos olvidamos del principio de señalización que conlleva que desde que inicias la señalización de un destino, en cada intersección debe figurar ese destino del que ya se ha iniciado su señalización. Todos vamos pendientes, pero una vez que ves la señal que te indica dónde vas piensas: ya está, a partir de ahora ya me lo indican. Y no, y eso también causa accidentes y despistes y coches parados en medio de una rotonda sin saber si coger la primera o la segunda salida. Por tanto, toda la señalización es una asignatura que debemos mejorar. Quizás esta iniciativa de hoy contribuya a replantear globalmente este asunto.

Termino ya, señor presidente. Estoy ocupando el escaño de doña Eloisa Álvarez. Como doña Eloisa Álvarez lleva muchísimos años en esta Comisión trabajando activamente a favor de la seguridad vial, estoy honrado de ocupar hoy, aunque sea por el tema del enchufe, el escaño de Eloisa Álvarez.

El señor **PRESIDENTE**: Las razones argumentadas por su señoría a efectos de desubicarse de su posición natural me parecen pertinentes. No sé hasta qué punto para la próxima legislatura convendría socializar mejor los enchufes en el aspecto más etimológico del término.

Al margen de esta circunstancia, esta Mesa necesita saber si la enmienda va a ser objeto de transacción en sus propios términos o mediante una transacción diferente.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: En sus propios términos, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Puesto que mi grupo parlamentario, representado solo por mí en este momento **(El señor Landaluce Calleja: Que no es poco.)**, que no es poco, exacto, se agradece la reflexión. Además, no me voy a despedir, porque es probable que continuemos en estas tareas parlamentarias. Espero que no se despida nadie de esta Comisión, porque esta Comi-

sión —quiero hacer una reflexión también de naturaleza protocolaria y final— ha funcionado muy bien. Esta Presidencia y los miembros de la Mesa están particularmente orgullosos de varias cosas. En primer lugar, del talante de los comisionados utilizando el consenso como fórmula natural de actuación, de forma un tanto contradictoria con la situación política crispada con la que hemos convivido durante esta legislatura. En segundo lugar, por el trabajo bien hecho y las aportaciones de distinta naturaleza particularmente relevantes en relación con los aspectos vinculados a la seguridad vial. La seguridad vial es un problema de naturaleza universal, lo hemos comentado, hemos especulado sobre esa circunstancia en numerosas comisiones. No es algo que está vinculado a las competencias administrativas de la Dirección General de Tráfico solo, sí a esta pero no solo; no es algo que esté vinculado a las competencias del Ministerio del Interior, sí a éste, no solo; no es algo que esté vinculado a las competencias de los gobiernos autonómicos y sus departamentos correspondientes, sí, no solo. Es un problema de talante, de actitudes. Creo que hemos proyectado una imagen de actitudes y un talante que puede ser un elemento referencial para evitar unas conductas inadecuadas a la hora de conducir. Por tanto, quiero aprovechar esta oportunidad, que es la última para hablar en esta Comisión, para agradecer a todos los miembros de esta Comisión, sin excepción, el trabajo que han realizado, que es un trabajo bien hecho y que ha contribuido nada menos que a reducir en porcentajes espectaculares —junto con muchos otros interlocutores, instituciones y personas asociadas y vertebradas en este mundo— la siniestralidad vial, a límites que eran inimaginables antes de empezar esta legislatura. Yo solo espero —y con esto acabo estas palabras casi de despedida de esta Comisión— que la próxima Comisión de Seguridad Vial posea dos características que yo quiero anunciar sin ninguna reserva mental y con la libertad que me confiere pertenecer a un grupo de los denominados eufemísticamente minoritarios en esta Cámara. Primero, que sea una Comisión de verdad, con competencias legislativas. Esta es la primera reivindicación que yo haría. Y en segundo lugar, que el talante y la forma de trabajar de esta Comisión siga constituyendo un ejemplo para la forma de trabajar de todas las demás comisiones existentes en este Congreso. Hemos sido un ejemplo, junto con algunas otras —me podría referir a la Comisión de Discapacidad, por ejemplo—, de consenso, de talante, de bien hacer, de unanimidad, de propensión al acuerdo y de no crispación de la sociedad. Desde esa perspectiva quiero acabar estas palabras diciendo: gracias a todos los que hemos pertenecido y pertenecen a esta Comisión. Los que continuemos (**Risas.**) intentaremos hacerlo tan bien como en esta —será difícil— y los que no continúen espero que sigan atendiendo nuestras reivindicaciones y requerimientos e intimaciones con la misma eficiencia que hasta ahora.

Gracias a todos, de verdad. (**Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!**)

— **RELATIVA A LA IMPLANTACIÓN EFECTIVA DE LA «SEÑAL V-23». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/001985.)**

El señor **PRESIDENTE**: La proposición no de ley de mi grupo parlamentario ya estaba incorporada a otra debatida anteriormente.

Observo con agrado que el señor Jané ha podido cargar su teléfono (**Risas.**) hasta términos suficientes y por tanto vamos a proceder a las votaciones, empezando por la que ahora sería la segunda proposición no de ley, que es la presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) sobre la utilización del color azul en las señales luminosas de los vehículos de urgencia, en los términos de la transacción realizada.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada, como suele ser habitual en esta Comisión, por unanimidad.

Procedemos a la votación de la tercera proposición no de ley, relativa al baremo de valoración de daños por accidente de tráfico.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad. Todos a favor. Gracias de nuevo. Pensaba que mis reflexiones eran exageradas y veo que incluso me he podido quedar hasta corto. (**Risas.**)

La cuarta proposición no de ley es la relativa a la señalización de estaciones de servicio, en los términos de la transacción que el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Popular, autor de la iniciativa, han realizado.

Efectuada la votación, dijo

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

Señores comisionados, no sé qué decir. (**Risas.**) Parece petulante que manifieste mi admiración por el trabajo realizado en esta Comisión. Ya lo he comentado anteriormente. Yo creo que en este Estado complejo y lleno de problemas, hemos sido un pequeño pero no irrelevante ejemplo de cómo conducirse en el ámbito de las responsabilidades públicas que los ciudadanos nos han asignado.

Muchas gracias a todos. (**Aplausos.**)

Se levanta la sesión.

Eran las seis y cinco 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**

