



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

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 280

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PERE MACIAS I ARAU

Sesión núm. 9

celebrada el miércoles 13 de marzo de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre medidas para facilitar el transporte de bicicletas y mejorar la seguridad en la red viaria. Presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 161/000706) 2
- Sobre creación del Consejo Nacional de la Bicicleta. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000653) 5
- Para priorizar la instalación de radares fijos en los tramos de concentración de accidentes. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000660) 9
- Relativa a la correspondencia de domicilios entre el registro de conductores y el padrón de habitantes. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001017) 12
- Relativa a la señalización de las carreteras con tránsito de ciclistas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001242) 15
- Sobre mejora de la seguridad en el transporte escolar y de menores. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001266) 18

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 2

- Sobre la adecuación de las áreas de descanso en las carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/001407) 22
- Sobre la necesaria revisión del apagón de farolas en la Red de carreteras del Estado, por su impacto negativo en la seguridad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/001419) 25

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE MEDIDAS PARA FACILITAR EL TRANSPORTE DE BICICLETAS Y MEJORAR LA SEGURIDAD EN LA RED VIARIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 161/000706).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, quiero decirles que en el día de hoy una amplia representación de la Comisión hemos asistido en el Palacio del Senado a la entrega de los premios Ponle Freno, que creo que tienen una gran importancia en relación con los temas de seguridad vial. Quiero dar las gracias a todos los miembros de la Comisión que han participado. También quiero informarles de que el 4 de abril, aunque inicialmente se había dicho que era el día 5, está previsto un desplazamiento de los miembros de la Comisión que lo deseen a la escuela de la Guardia Civil de Tráfico en Mérida. Se habilitará el transporte desde Madrid. Asistiremos al acto de fin de curso y posteriormente habrá una sesión de trabajo para conocer cómo funciona este centro de formación de la Guardia Civil. Hoy hemos estado hablando con la directora general y con el general de la Guardia Civil de Tráfico y tienen un gran interés en que acudamos a este acto. Les transmito esta invitación y el deseo de que la delegación como mínimo sea de diez o doce personas. Se les enviará la información desde la secretaría de la Comisión y les ruego que confirmen su asistencia cuanto antes. Ruego a los grupos, sobre todo a los mayoritarios, que atiendan a esta invitación.

Finalmente, antes de comenzar el debate de las proposiciones no de ley, anuncio a sus señorías algunos cambios. En primer lugar, el punto quinto, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista sobre supresión de la aplicación de tasas judiciales, queda aplazado para la próxima sesión en la que se debatan proposiciones no de ley. Esto ha sido debido a un error, porque el propio Grupo Socialista pidió que se incluyera otra proposición en el orden del día, que no se ha podido subsanar. Creo que en atención al propio grupo demandante lo más lógico es que se aplaze para una próxima sesión, ya que no tiene culpa de este error.

En segundo lugar, se va a producir un pequeño cambio en el orden del día. La proposición que figura con el número 3, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, se debatirá en primer lugar y después continuaremos con el orden establecido. ¿Tienen sus señorías alguna objeción? (**Denegaciones.**) Tiene la palabra el señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: En primer lugar, quiero mostrar mi agradecimiento, y hacerlo extensivo al resto de los grupos parlamentarios, por que me haya permitido cambiar el orden. Se lo he pedido porque tengo que estar en otra Comisión.

Voy a presentar esta proposición no de ley, que es de puro sentido común y que no creo que pueda hacer que el Grupo Popular ponga pegas presupuestarias. Por esa razón uno es optimista a la hora de presentarla. Espero poder negociar con el Grupo Popular una buena transacción para que se pueda aprobar esta propuesta que traemos. Estamos hablando de bicicletas. La bicicleta se está imponiendo en muchísimos núcleos urbanos y en todo el mundo como una alternativa sana y sostenible, porque no es contaminante, con la que los ciudadanos nos podemos desplazar. Hay numerosas ciudades en la geografía española que han dado un paso enorme al poner bicicletas al servicio de los ciudadanos, poniendo a su vez a su disposición una infraestructura que les permita utilizarlas cómodamente. Sin ir más lejos, se calcula que solamente en la ciudad de Barcelona más de 40.000 personas la usan a diario para ir a trabajar. En la ciudad de donde yo provengo, en Valencia, el uso de la bicicleta se está generalizando también y creo que el propio ayuntamiento se ha visto desbordado por el uso que está haciendo toda la ciudadanía de este medio de transporte. Es cierto que se necesitan muchas mejoras, y uno de los ámbitos en los que nosotros creemos que hay que hacerlas es en la adecuación, por ejemplo, de las carreteras y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 3

otras vías que los usuarios tienen que utilizar con este medio de transporte. Se trata de vías que no están pensadas para esto, y desgraciadamente vemos muy a menudo cómo muchos ciclistas, algunos de ellos profesionales y otros no, sufren terribles accidentes utilizando la bicicleta por dichas vías. Es verdad que numerosos ciclistas desarrollan en su tiempo libre su afición por la bicicleta y que, además, la utilizan como un medio de transporte para ir al trabajo, y uno de los problemas con los que se encuentran es con que la combinación de varios medios de transporte, especialmente cuando estamos hablando de transporte público, es muy complicada, a veces es sencillamente imposible. Les pondré un ejemplo. Es muy complicado acertar con los reglamentos de nuestros trenes para introducir en ellos una bicicleta, es enormemente complicado. Hay gente que tiene que hacer verdaderos estudios para adivinar en qué tipo de trenes, en qué tipo de vías y en qué tipo de desplazamientos, puede introducir sus bicicletas y bajo qué condiciones. Además, estos reglamentos muchas veces —esto crea una inseguridad brutal— se dejan a la subjetividad de los trabajadores de esos medios de transporte o son claramente restrictivos. En los trenes de alta velocidad —al contrario de lo que sucede en Francia, que es uno de los países del mundo que hace un uso más adecuado de este medio de transporte— no se puede introducir una bicicleta, y en los de media distancia tan solo se permite que suban tres bicicletas —y esto es así de extraño— aunque el tren vaya vacío.

En toda Europa los ciclistas cuentan con ventajas que aquí no disfrutamos. En Holanda, las bicicletas suben sin ningún problema en todos los trenes; una bicicleta normal paga un sobrecoste de seis euros, una plegable ninguno, y los trenes siempre cuentan con un lugar para su acomodo. En Bélgica ocurre lo mismo, con un precio de cinco euros por bicicleta. Si permitimos, señorías, que los ciclistas viajen con sus vehículos estaremos propiciando salud a los usuarios y también una mejora del medio ambiente; además, podremos decir que existe la posibilidad de cruzar nuestro país utilizando enteramente medios de transporte sostenibles y escasamente contaminantes. De esta forma, colaboraremos con la existencia y mantenimiento de casas rurales, establecimientos especializados y una red de servicios muy importantes para esta nueva clase de turismo que en otras partes de Europa ya es un éxito y una fuente de riqueza y de trabajo. El *Plan National Vélo* francés cuantifica en 4.500 millones de euros el impacto económico de todos los agentes relacionados con la bicicleta, que generan en el país vecino 35.000 puestos de trabajo. El turismo ligado a la bicicleta en ese país representa el 44% de esa cifra de negocio, del que la mitad se dedican a restauración y alojamiento. Mención aparte creo que merecen los ahorros que en nuestro sistema de salud proporciona la práctica de esta actividad cardio-saludable por nuestros ciudadanos.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia presenta la siguiente proposición no de ley. El Congreso de los diputados insta al Gobierno, en primer lugar, a adecuar la red viaria dependiente del Gobierno de la nación para el uso normalizado de las bicicletas y fomentar que el resto de administraciones acondicionen igualmente las vías bajo su responsabilidad competencial. En segundo lugar, a realizar las modificaciones legales oportunas para que en los trenes de alta velocidad se permita introducir bicicletas, y en los de media distancia se elimine el límite de tres bicicletas que existe hasta ahora, adecuando en los mismos un lugar especial para su acomodo, en consonancia con la reglamentación de los países de nuestro entorno.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Susinos.

La señora **SUSINOS TARRERO**: Como todos ustedes conocen, la adecuación de las vías, en cuanto a construcción y mantenimiento para el uso normalizado de las bicicletas, corresponde al titular de las mismas, ya sea Fomento, comunidades autónomas, diputaciones o ayuntamientos, y en la redacción de los proyectos de construcción en la Red de Carreteras del Estado se analiza la posible incidencia de la circulación de ciclistas, de tal manera que si en los nuevos tramos se prevé que puede ser inconveniente la circulación de bicicletas, se deben estudiar caminos alternativos que garanticen la continuidad de los itinerarios ciclistas.

Señorías, el órgano encargado de informar de los planes nacionales estratégicos y de actuar en materia de seguridad vial es el Consejo Superior de Seguridad Vial, que está integrado por representantes de la Administración del Estado, de las comunidades autónomas, de las administraciones locales y por organizaciones profesionales, económicas y sociales de ámbito estatal directamente vinculadas con la seguridad vial. Este órgano es también el encargado de proponer al Gobierno medidas y actuaciones en esta materia. Dentro del mismo, señorías, se encuentra el grupo de trabajo GT-44, en el que participa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 4

activamente el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Carreteras, y es aquí donde se dilucidan las cuestiones relativas a la mejora de la seguridad de los ciclistas. Sin embargo, la función de la Red de Carreteras del Estado está enfocada principalmente a las necesidades de los tráficos de largo recorrido, es decir, al tráfico interurbano de vehículos automóviles, por lo que el colectivo ciclista sí es tenido en consideración, pero ellos mismos son los que desechan estas vías para circular. En este sentido, quisiera destacar los datos aportados por el estudio sobre tráfico de ciclistas de algunas provincias españolas, elaborado por la Dirección General de Tráfico. Este estudio realizado a grupos pequeños de ciclistas de 40 provincias así como a ciclistas particulares federados, nos confirma que no son partidarios de elegir autovías o carreteras nacionales. El 78% de los encuestados prefieren carreteras de poco tráfico; el 80% no tiene interés en las autovías y el 58% tampoco en las carreteras nacionales; tan solo un 0,7% de los encuestados elige autovías y apenas un 1% elige carreteras nacionales.

En cuanto al segundo punto de su proposición no de ley, les diré que la normativa sobre el transporte de bicicletas de Renfe-Operadora se enmarca en la normativa europea, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007. Concretamente, en su capítulo segundo sobre bicicletas señala que las empresas ferroviarias posibilitarán que los viajeros lleven a bordo bicicletas, en su caso previo pago, siempre que sean fácilmente manejables, que ello no afecte de manera adversa al servicio ferroviario en cuestión y que el material rodante lo permita. En este sentido, la normativa sobre el transporte de bicicletas de Renfe-Operadora es pública y responde a las peticiones de los viajeros, así como a las posibilidades del material para su correcto transporte, sin que esto perjudique el viaje de los clientes o afecte al material ferroviario. Teniendo en cuenta las características de los diferentes productos ofertados y la demanda de sus clientes, Renfe-Operadora establece aquellas condiciones comerciales que garanticen unos niveles de calidad acordes con su oferta.

Por estas razones, señorías, nuestro grupo parlamentario ha presentado una enmienda en la que instamos al Gobierno a proseguir trabajando en el ámbito del grupo de trabajo GT-44, que se encuentra englobado dentro del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, adscrito al Ministerio de Interior, y conformado por los titulares de infraestructuras de carreteras, organismos gestores de la circulación y colectivos de ciclistas, como el foro adecuado para el fomento del uso seguro de la bicicleta y la mejora de la seguridad de los usuarios de las bicicletas en las vías públicas.

El señor **PRESIDENTE**: Abrimos el turno de portavoces.
Tiene la palabra la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Estamos de acuerdo con la proposición y votaremos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: La proposición que nos trae hoy el Grupo de UPyD la consideramos acertada en su planteamiento inicial y, por tanto, votaremos a favor de la misma tal y como se ha registrado. También adelanto que si se aceptara la enmienda de sustitución que propone el Grupo Popular seguiríamos votando a favor, a pesar de que nos suena un poco a una rebaja sustancial de lo que es el contenido inicial de la propuesta. La proposición es sustantiva y la enmienda habla de fomentar que se siga trabajando, que se siga estudiando, pero no hay una articulación concreta, cosa que sí existe en la proposición no de ley. Adelanto que votaremos a favor, tanto del texto presentado como del que resulte si se aceptara la enmienda de sustitución.

Lo único que pedimos es que la pretensión final de esta proposición se interiorice por parte de todos los poderes públicos.

El uso de la bicicleta debe ser fomentado, y eso nos exige una mejora de las infraestructuras, de las carreteras, de las autovías por las que circulan las bicicletas, así como dar facilidades, como propone el Grupo de UPyD, a aquellos que quieran introducirlas en los vagones del tren para así poder utilizarlas cuando lleguen a su destino. En Europa esto se fomenta más que aquí, porque nosotros, por ejemplo, en los trenes de alta velocidad tenemos esos impedimentos que se citan en la proposición no de ley. Coincidimos con la propuesta y entendemos que la línea que hay que seguir es la de dar facilidades a los ciclistas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 5

Finalmente, quiero alertar sobre un punto. Seguimos siendo líderes en accidentes de ciclistas, y ese es un mal liderazgo para nosotros. Esta Comisión tiene una asignatura pendiente y debemos trabajar para facilitarles las cosas y conseguir un mayor respeto y una mejor convivencia entre todos los que interactúan en una vía, evidentemente, también los ciclistas. Por estas razones, repito, Convergència i Unió votará favorablemente esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Juan Luis Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tengo que decir que la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de UPyD, que plantea la adecuación de la red viaria para el uso de bicicletas, así como su utilización en el tren de alta velocidad, nos parece oportuna y la vamos a apoyar.

Si me lo permiten, quiero hacer algunas consideraciones, aunque no hemos creído conveniente presentar enmiendas. En la última sesión de esta Comisión compareció la Asociación ConBici. Nos plantearon un cambio de modelo, potenciando la bicicleta, basado en el concepto de movilidad frente a la idea de tráfico y garantizando la accesibilidad, fundamentalmente centrado en las ciudades. Ellos nos recordaban que la velocidad media estaba en torno a los 18 ó 20 kilómetros/hora. Sin embargo, tenemos numerosas ciudades con núcleos periurbanos, en un entorno de 10 ó 15 kilómetros, en los que se puede garantizar perfectamente la accesibilidad y al mismo tiempo potenciar el uso de las bicicletas, utilizando un tiempo equivalente al de los vehículos de motor. Hay que tener en consideración, además, que se ha producido un incremento notable del parque de bicicletas.

Esta apreciación me lleva a dos conclusiones. En primer lugar, estamos de acuerdo con la necesidad de mejorar la red viaria para facilitar su movilidad, pero, sobre todo, para garantizar su seguridad vial y su accesibilidad. Creemos que esta mejora más que en las carreteras nacionales, en las que hay ramales de conexión o vías de servicio, tiene sentido realmente en las carreteras locales y dentro de las ciudades. Estamos de acuerdo con la suscripción de acuerdos y convenios con las diputaciones provinciales, pero también hay que hacerlo con las ciudades para potenciar el uso de la bicicleta poniendo carriles bici, con una clara separación del carril bus, haciendo una interconexión a puntos nodales, con estaciones de tren, de autobuses, realizando una señalización adecuada y limitando la velocidad de tráfico, de tal manera que no se ponga en peligro la seguridad vial. Insisto en que son necesarios los convenios. Nos parece que en las carreteras nacionales, por sus mayores flujos de tráfico, y por las dificultades económicas, la rentabilidad desde punto de vista social es menor.

Estamos de acuerdo con la otra cuestión que plantea la proposición, que es la adaptación de los reglamentos para permitir el transporte de bicicletas en el tren de alta velocidad y que en los trenes de media distancia no se ponga el límite de tres, pero queremos hacer alguna matización. Creemos que el objetivo es potenciar la intermodalidad. ¿Dónde se transportan más bicicletas? Fundamentalmente en los trenes de cercanías. Los que utilizamos los trenes de cercanías para desplazarnos al trabajo o a algún punto de ocio tenemos una enorme dificultad. Creemos que es necesario adaptar los vagones y buscar un marco más flexible que permita una mayor utilización de este medio de transporte. Hay ciudades como Toledo, Ciudad Real o Valladolid desde las que perfectamente podrían trasladarse en tren con su bicicleta a la ciudad de origen o de destino. También tiene mucha importancia la adaptación de vagones para grupos, sobre todo en trenes de media distancia. En definitiva, pedimos una mayor flexibilidad.

En cuanto a la enmienda que ha presentado el Grupo Popular, como la proposición de UPyD claramente se inclina hacia la flexibilización, no creemos que aporte un valor añadido. Vamos a votar afirmativamente y nos congratulamos de que estas propuestas, en la medida en que lo permitan las posibilidades económicas del país, se vayan adaptando y poniendo en marcha.

El señor **PRESIDENTE**: El portavoz de UPyD nos ha comunicado que no acepta la enmienda. Por tanto, se someterá a votación el texto presentado por dicho grupo.

— SOBRE CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE LA BICICLETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000653).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación, siguiendo el orden del día, al punto primero, sobre creación del Consejo Nacional de la Bicicleta, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra, el señor Elorza.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 6

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Lo cierto es que esta proposición no de ley llega con un poco de retraso —no es culpa de nadie en particular—, porque ya en el mes de marzo planteábamos la necesidad de que el ministerio, fundamentalmente a instancias de la DGT, creara un consejo nacional de la bicicleta que diera cabida a todos los colectivos y asociaciones de representantes de usuarios de la bici en España, también a la Red de ciudades por la bicicleta y a otros ministerios distintos del de Interior, en el que está la DGT, como el de Medio Ambiente o el de Educación. Este consejo podría ser una instancia de debate, de consenso, de estudio, de consulta sobre las medidas a adoptar por la Administración del Estado, también sobre las orientaciones a plantear a la Administración municipal y autonómica relacionadas con todos los problemas que afectan al mundo de la bicicleta, fundamentalmente de la bicicleta urbana. La instancia de encuentro entre representantes de los ciclistas y la DGT que tenemos en la actualidad, que se centra básicamente en lo que es la seguridad, es el llamado grupo de trabajo GT-44, que no tiene mucho que ver con lo que estamos solicitando desde hace tiempo. Los recientes hechos vienen a demostrar la total insuficiencia de ese grupo de trabajo frente a lo que sería realmente la creación de un consejo nacional de la bicicleta, como existe en muchos países europeos, que le daría a esta la importancia que se merece dentro del sistema de movilidad sostenible, con el objetivo de favorecer, impulsar y potenciar su uso en las ciudades.

El Grupo Parlamentario Socialista viene repitiendo aquello que pensábamos que era un objetivo y algo que compartíamos todos los grupos de la Cámara, y es que la bicicleta no tiene, no debe tener ideología. Por razones, como se ha expresado antes, de salud, de medio ambiente, de calidad de vida, de menor consumo de carburantes, entendíamos que todos los grupos queríamos favorecer el uso de la bicicleta como un sistema alternativo normal de transporte. Sin embargo, las noticias recientes, que ya empezaron a difundirse en el mes de julio del pasado año por la prensa, son que a espaldas del GT-44, que es el foro adecuado, y de los colectivos de usuarios de la bicicleta —yo soy usuario de la bicicleta en la ciudad, lo confieso, y mi mujer también, pero no cometemos ningún tipo de atropello, no vamos alocadamente por las aceras ni nada por el estilo. Somos gente cívica y como nosotros la inmensa mayoría de los ciclistas que van por las ciudades—, se plantean una modificación del Reglamento General de Circulación para obligar a los ciclistas urbanos, a los que transitan por las ciudades, por las calzadas, por los carriles bici, etcétera, a usar casco. Eso da a entender que se rompe ese principio básico de que la bicicleta no debe tener ideología, que hay que apoyarla para ser un poco más europeos también en esta materia. Desde la DGT no se podía plantear una modificación peor del Reglamento General de Circulación —incluso el ministro ha hecho públicamente diversas manifestaciones en esta materia— que pretender obligar a los ciclistas urbanos a usar casco. Esto es una auténtica barbaridad. Es una aberración. No se aportan datos justificativos de esta medida; otra cosa es que fuera, como lo es, voluntario o para las criaturas menores de doce o catorce años. De la falta de diálogo da ejemplo el hecho de que esta cuestión no se haya planteado de frente en las dos reuniones del grupo de trabajo GT-44 con los representantes de los ciclistas, con ConBici, por ejemplo, sino que se haya ido por detrás, sin abordarlo de frente, sin aportar ningún argumento, sin generar un debate positivo y argumentativo de esta —entre comillas— imposición que se pretende con la modificación del Reglamento General de Circulación.

Añadiremos también que hay muy pocos países en Europa en los que se ha intentado y uno de ellos se echó atrás. Es sabido que en Francia, en Alemania, en el Reino Unido, en Italia, en Portugal, en Holanda, en Dinamarca, y no sigo, no es obligado el uso del casco para los ciclistas urbanos. Por tanto, estamos inventando, no sabemos por qué razones. No creemos que sea una estrategia de algún *lobby* automovilístico o que sea por una razón ideológica, pero lo cierto es que allí donde se ha pretendido hacer, se ha comprobado que el uso de la bicicleta podría disminuir hasta un 40%. El casco, que no aporta gran cosa, disuade del uso de la bicicleta y sobre todo rompe el sistema de alquiler de bicicleta pública en muchas ciudades de España, como Barcelona, San Sebastián, Córdoba o Sevilla.

Voy acabando. Desde estas consideraciones, teniendo en cuenta que no hay un ámbito para el consenso y el diálogo democrático en estos trabajos y partiendo de la base de que no ha habido transparencia real por parte del ministro del Interior y de la DGT a la hora de plantear esta modificación del Reglamento General de Circulación, nos ratificamos en esta proposición no de ley, que propone crear un consejo nacional de la bicicleta. Nos preocupa muchísimo esa posible modificación del artículo 179 del reglamento. Constatamos también que otros artículos de este reglamento que se quieren modificar, como el 121 o el 176, no se han consensuado con otros colectivos, como el Foro de Peatones Andando. En definitiva, parece que en España se pretende hacer un gueto para la bicicleta y eso no lo podemos admitir, como tampoco podemos admitir el boicot a la bicicleta con esta obligación de usar casco.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 7

Lamentablemente, tenemos que decir no a la enmienda que ha planteado el Grupo Popular, porque a estas alturas de la película nos parece muy débil, muy poco comprometida. No obstante, agradecemos el trabajo que durante meses ha desarrollado Miriam Blasco, como diputada del Partido Popular en esta materia. No aceptamos la enmienda. Expresamos nuestra protesta y acabamos pidiendo que comparezca en esta Comisión, señor presidente, la directora general de la DGT, para que explique el porqué de esta obligatoriedad del casco para los ciclistas urbanos, esta auténtica barbaridad, esta aberración no explicada. Podríamos hablar muchos minutos sobre lo que no aporta el casco, pero las medidas que sí aportan seguridad a los ciclistas son: más bicis en la calle, más calzadas con velocidad máxima de 30 kilómetros por hora, más carriles bici, más concienciación, más ventajas para los ciclistas en los cruces semafóricos, más infraestructuras, más intercambiadores de transporte para los ciclistas y mil cosas más.

Señor presidente, gracias por su paciencia. Mantenemos la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora De Micheo.

La señora **DE MICHEO CARRILLO-ALBORNOZ**: A pesar de lo que ha dicho su señoría, voy a defender la enmienda que hemos presentado, esperando conseguir un acuerdo, porque el trabajo que se ha hecho para llegar hasta aquí ha sido mucho y no debería caer en saco roto.

En su intervención ha hecho referencia al uso del casco. Yo me voy a ceñir al texto presentado y a lo que aquí estábamos trabajando inicialmente, dejando el casco para un debate posterior o para cuando proceda. ¿Por qué lo quiero dejar aparte? Porque me quiero centrar en lo que estamos de acuerdo. Hemos presentado la enmienda porque creemos que hemos avanzado mucho y porque hay mucho en lo que estamos de acuerdo. Estamos completamente de acuerdo con la filosofía: el uso de la bicicleta pacifica el tráfico, mejora la salud de las personas y reduce la contaminación ambiental y acústica. Por todo ello, hemos presentado esta enmienda, para que lo que nos separa no haga que todo aquello en lo que estamos de acuerdo caiga en saco roto.

Nos decía que su proposición no de ley solicita la creación urgente de un consejo nacional de la bicicleta a modo de instancia asesora, consultiva y de participación democrática de todos los sectores comprometidos con el impulso y desarrollo de la utilización de la bicicleta en las ciudades españolas. Lo que ustedes piden ya existe y lo que debemos hacer es aprovechar lo que ya tenemos creado y en marcha y sacarle el mayor rendimiento. Encontremos la manera de llegar a ese mismo objetivo sin recurrir a una duplicidad, a un gasto innecesario, que es lo que nos tiene que mover ahora mismo a la hora de legislar y de plantearnos las nuevas iniciativas. Tanto en el discurso como en las decisiones tenemos que ser coherentes con la finalidad de ajuste que buscamos en estos momentos. Tenemos que regirnos por el ahorro y por el aprovechamiento de los recursos existentes, sacándoles todo su rendimiento. Como su señoría sabe perfectamente, desde la entrada en vigor del Real Decreto 339/1990, se contempló la creación del Consejo Superior de Seguridad Vial. Es más, desde el año 2002 funciona en el seno de este consejo el grupo de trabajo para el estudio de la seguridad de la circulación de ciclistas, integrado por representantes de las distintas administraciones, el GT-44, pero he creído entender que no les sirve como un interlocutor válido, porque piensan que no está dando el impulso que debería dar. Pues animemos a que esto no sea así, a que se trabaje llegando hasta el final. Ustedes solicitaban en su iniciativa la creación urgente de este consejo. Muy bien, instemos a trabajar con la urgencia necesaria a los órganos ya previstos para ello. Como bien sabe —es otra de las cosas que planteaba—, dicho consejo —lo ha recordado la diputada Susinos, que me ha precedido en el uso de la palabra en la PNL de UPyD— está compuesto por representantes de diferentes ámbitos, de la Administración General, de las comunidades autónomas y de las administraciones locales, todas ellas directamente vinculadas con la seguridad vial. Por tanto, ya existe lo que ustedes nos están pidiendo. Afirma también que es importante que avancemos en la coordinación entre los ministerios. Por su propio funcionamiento, esta coordinación ya está en marcha también. El consejo asume además la función de informar los planes nacionales estratégicos y de actuación en materia de seguridad vial, propone al Gobierno medidas y actuaciones en este mismo ámbito y coordina e impulsa mediante las correspondientes propuestas la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones relacionadas con aquella. A raíz de este texto, proponemos nuestra enmienda, que, aunque ya nos han anunciado que no van a votar a favor, no queremos dejar de defender. Pensamos que no es necesaria la creación, pero sí podemos instar de manera específica a que se tenga entre los objetivos el estudio —siempre que sea posible y en cuanto esté en nuestra mano fruto de un debate— de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 8

los cambios normativos precisos, que incluya la elaboración participada de un plan estratégico que favorezca el uso de la bicicleta para una movilidad más sostenible en nuestras ciudades.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al turno de portavoces, no sin antes anunciar que, dado el ritmo que estamos tomando, previsiblemente no vamos a votar antes de las seis y media.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo de La Izquierda Plural, la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Quiero comenzar mi exposición dando una serie de datos que estoy segura de que todas y todos ustedes conocen. En el mundo se fabrican 10 millones de bicicletas al año, tres veces más que automóviles, y sin embargo solo en Canadá, Alemania y Holanda así como en China son tomadas como medio de transporte, dándoles la misma prioridad que al transporte público colectivo motorizado o al automóvil a la hora de planificar y desarrollar su infraestructura vial. Según un estudio suizo, un coche que viaja a 40 kilómetros por hora requiere tres veces más espacio que uno que viaja a 10 kilómetros por hora, y mientras que un carril reservado al coche privado en su máxima capacidad, que son cuatro personas, no transporta más que 3.000 personas por hora, en bici pueden hacerlo 30.000 ciclistas. En una gran ciudad, crear espacios para el transporte intermodal, a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo, preferentemente el tren, con una correcta planificación y distribución facilita sustancialmente la movilidad, es más sostenible y respetuoso con el medio ambiente, aporta mayor seguridad a las personas y garantiza su salud. Esto lo sabe ahora mismo casi todo el mundo, pero a pesar de que son innumerables los factores que aseguran la ventaja del uso de la bicicleta, uno de los obstáculos principales para su uso urbano parece encontrarse, al menos en España, en opciones delimitadas por premisas culturales. En los años sesenta la bicicleta constituía un medio de transporte habitual para el acceso a numerosos lugares o para ir a los centros de trabajo, y es a partir de entonces cuando, con el rápido proceso de motorización y desarrollo urbano que sufrió nuestro país, la bicicleta quedó relegada a una situación de uso marginal. Hoy, a pesar de los avances alcanzados gracias a los planes de movilidad desarrollados en algunas ciudades del Estado, su uso sigue vinculado de manera muy generalizada más a un recurso de ocio y deporte que a su función como medio de transporte. La bicicleta sigue siendo rechazada por ciertos sectores de la población, cada día menores afortunadamente, que todavía asocian la bicicleta con ciertos estereotipos, considerándola como un medio de transporte retrasado y de uso exclusivo de personas sin recursos económicos o frikis ecologistas. Pudiera ser que el excesivo papel que ha adquirido el coche en la escala social de valores tenga parte de responsabilidad a la hora de la elección del medio de transporte. Además, esto no se puede restringir a un mero objetivo de rentabilidad económica que, por supuesto, es determinante, también tenemos que tener en cuenta factores ideológicos y culturales que han favorecido el desarrollo descontrolado de zonas urbanas dispersas y ciudades invivibles y medidas políticas contrarias a las necesidades de los ciclistas y al fomento del uso de la bicicleta como es el uso del casco.

Apoyaremos esta proposición no de ley, porque un consejo nacional de la bicicleta sería un instrumento válido a la hora de iniciar un camino que permita la educación, concienciación y planificación estratégica, que haga posible establecer los instrumentos jurídicos y reglamentarios necesarios para que el transporte en bicicleta sea seguro y eficiente y que garantice de verdad una movilidad sostenible en nuestras ciudades, dejando bien claro que de nada servirá este necesario organismo si no se dota de los planes educativos y las campañas de sensibilización necesarias para cambiar los hábitos de movilidad de las personas y, por supuesto, si no se dota de la inversión económica para la adecuación y construcción de las necesarias infraestructuras viarias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Jané, portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **JANÉ I GUASCH**: Intervendré con brevedad. Vamos a dar nuestro apoyo a la proposición no de ley que ha defendido el señor Elorza. Compartimos la finalidad de la misma y la inquietud que ha manifestado en la defensa de su propuesta. La inquietud es la siguiente. El Gobierno está avanzando en la aprobación del reglamento general, pero ese reglamento se está haciendo al margen de esta Comisión de Seguridad Vial del Congreso. ¿Qué es lo que ha registrado ya Convergència i Unió? que venga la directora general de Tráfico y que explique a los grupos parlamentarios su contenido, que se puedan debatir los aspectos más polémicos y, sobre todo, que se puedan consensuar —esto es básico en materia de seguridad vial— esos aspectos. Entre ellos está el relativo al artículo 179 del nuevo reglamento, con la obligación de incorporar el casco para los ciclistas en las ciudades. Este es un tema muy polémico que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 9

requiere debate en la Comisión, conocimiento de lo que pasa en terceros países, índices claros de ventajas y desventajas y ponderación de todos los aspectos antes de decidir aprobarlo vía reglamento y enviarlo al «BOE». Por tanto, si está en momento procesal de información pública, le pedimos, señor presidente, que esta Comisión no quede al margen. Pedimos que el Gobierno se involucre a través del Congreso, dado que existe esta Comisión, para que entre todos podamos sacar adelante el nuevo reglamento. Las asociaciones de víctimas, los clubes de automovilistas y la industria en general saben que se está elaborando el reglamento y a menudo nos preguntan a los portavoces de esta Comisión: ¿Cuándo lo vais a tramitar? Y tenemos que contestarles: No lo tramitamos en la Comisión. Esto no es una ley, es un reglamento. Y nos dicen: Pero la Comisión tendrá algo que decir. Y yo les contesto: Espero que sí. Y espero que sí quiere decir que debemos debatir todo aquí, entre ello lo relativo a cómo mejoramos las condiciones para los ciclistas. Por tanto aprobamos ese foro de consenso, más allá de la nomenclatura estricta que propone el Grupo Socialista, para que todos nos pongamos de acuerdo en el uso de la bicicleta, en su potenciación y en las medidas de seguridad. Por esta razón damos apoyo a esta proposición no de ley, tanto si aceptan la enmienda del Grupo Popular como si no la aceptan. Si no la aceptan, la votaremos en sus propios términos, y si la aceptan, la votaremos con el texto de sustitución que propone el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Como presidente de la Comisión, quiero anunciar que esta mañana hemos tenido ocasión de hablar con la directora general de Tráfico y nos ha manifestado su voluntad de acudir a la Comisión. Creo que lo va a sustanciar por escrito, porque el Gobierno tiene sus medios. En cualquier caso, saben los portavoces que al final de la Comisión tenemos reunión de Mesa y portavoces para, entre otros temas, acordar la sustanciación de esa comparecencia en una fecha previsible del mes de abril. Es un debate necesario, la propia directora general es consciente de ello y, por tanto, creo que se va a poder hacer.

Como el señor Elorza ha anunciado que no va a aceptar la enmienda del Grupo Popular, esta proposición no de ley se votará en sus términos originales.

— PARA PRIORIZAR LA INSTALACIÓN DE RADARES FIJOS EN LOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000660).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley para priorizar la instalación de radares fijos en los tramos de concentración de accidentes, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, Convergència i Unió trae hoy a la Comisión de Seguridad Vial una proposición no de ley de gran importancia, que obedece al sentido común y que es reclamada por los conductores y por la sociedad en su conjunto.

Proponemos, en el ámbito en el que podemos hacerlo, que es la Administración General del Estado, en este Congreso de los Diputados, que cuando deban instalarse nuevos radares y tengamos que decidir dónde ponerlos, se ubiquen donde existe realmente un peligro, donde hay mayor peligro de accidentes. De esta manera, el radar cumplirá su función preventiva, sobre todo si su colocación se anuncia previamente. Si el conductor, que evidentemente no quiere que el radar se dispare, porque no quiere ser multado, está advertido de que hay un radar, va a frenar y va a reducir su velocidad. Como el tramo es peligroso, el radar no se disparará y habremos evitado un accidente grave, que quizás se hubiera producido si la velocidad hubiera sido mayor. Por tanto, el radar hay que colocarlo en el sitio estratégico no para recaudar más, sino para prevenir accidentes. Este es el objetivo del radar. El radar no es para recaudar dinero, es para recaudar vidas, me decía hoy la representante de Stop Accidentes en el acto de entrega de los premios Ponle Freno. El radar es para salvar vidas, no para recaudar dinero. Esa filosofía es la que debemos incorporar con la proposición no de ley que hoy planteamos ante esta Cámara. El mejor radar, señor presidente, es aquel que no se dispara nunca; ese es el que mejor está cumpliendo su función, porque lo hemos anunciado previamente, no se dispara y está colocado en un lugar estratégico, porque es un lugar donde se producen accidentes y colisiones. Por tanto, tiene esa finalidad preventiva, de seguridad vial, para que la debe concebirse. No hay que ponerlo en una recta a ver si cazamos al conductor justo en el momento en el que cambia el límite de velocidad, porque como muchos van despistados se dispara y así recaudamos más. Estamos en un momento de pocos recursos y hay que priorizar la instalación de los radares que tenemos y debemos ubicarlos en los sitios peligrosos. Esta es la propuesta que hoy plantea Convergència i Unió y lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 10

hace desde el sentido común y con el apoyo, que quiero agradecer expresamente, de la Plataforma Ponle Freno, que ha hecho una gran labor de concienciación y de divulgación de aspectos que son importantes en el ámbito de la seguridad vial. Este lo es. Gracias a la campaña *Ponle Freno* hemos podido divulgar mejor el mensaje que esta proposición no de ley de Convergència i Unió incorpora. Hoy pedimos la unanimidad de esta Comisión en torno a esta proposición no de ley.

Se ha presentado una enmienda que no hace otra cosa que acotar lo que la propia proposición no de ley dice. La acota en el sentido de que el radar se ponga en lugares donde el peligro viene dado por una velocidad excesiva, porque hace minorar la velocidad. Por tanto, la enmienda está en consonancia con lo que plantea la proposición no de ley. Quiero agradecer al grupo enmendante que nos dé la oportunidad de llegar a ese punto de encuentro que es la unanimidad, porque ese sería el mejor mensaje que podríamos trasladar a la ciudadanía, a los conductores. El mejor mensaje a la ciudadanía sería decirles: Fíjense, hoy en el Congreso de los Diputados, todos los grupos se han puesto de acuerdo en que los radares se ubiquen donde hay peligro, donde hay accidentes, anunciándolos antes, no tanto para la picaresca de recaudar más, sino con la finalidad objetiva de prevenir accidentes, que es lo que persigue esta Comisión de Seguridad Vial: prevenir accidentes y salvar vidas. Por tanto, pido el voto unánime de la Comisión. Esperemos que igual que ha sido positiva la campaña que se ha realizado desde Ponle Freno, la DGT aplique el texto de esta proposición no de ley y ubique los radares donde más falta hacen. ¿Y dónde nos hacen falta? Allí donde hay peligro. Esperamos que esa concienciación nos lleve hoy a dar ese mensaje positivo y a trasladar a la sociedad que hoy aprobamos algo que es de sentido común y que además obedece estrictamente a la finalidad de prevención en materia de seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda. Para su defensa, tiene la palabra la diputada Ángeles Esteller.

La señora **ESTELLER RUEDAS**: Como ha dicho el grupo proponente, el Grupo Popular ha presentado una enmienda. Compartimos el texto en el que se establece el radar con función preventiva. El Grupo Popular piensa que el radar ha de tener una función preventiva, que ha de evitar accidentes y para ello ha de estar señalizado y la gente ha de saber que cuando pasa por un lugar en el que hay un riesgo de accidente, verá el radar con tiempo y podrá reducir la velocidad, pudiéndose evitar así muchísimos accidentes. La función del radar no se puede entender de otra manera que no sea preventiva. La enmienda que hemos presentado va dirigida a acotar el texto, porque el radar solo tiene utilidad en aquellos puntos negros donde la causa de la siniestralidad es la velocidad. Simplemente proponemos que esos radares se ubiquen en los lugares donde se produzcan accidentes por exceso de velocidad. Como decía antes, el factor velocidad es clave en muchísimos accidentes y por eso hay un plan de instalación de cinemómetros de la Dirección General de Tráfico, en el que se ha hecho una distribución de radares por el territorio de toda España en función de la tipología de cada carretera. Entre los años 2005 y 2009 se especificó la instalación de estos radares en muchos puntos negros y ello ha reducido la siniestralidad en un 52%. Este dato es importante: de 255 puntos negros, 133 han dejado de serlo. Con ello quiero decir que en el 52% de los casos se evitaron accidentes gracias a un radar acompañado por la advertencia de que estaba instalado. La función preventiva está en este caso garantizada. Nos sumamos a la plataforma para evitar siempre los accidentes y, naturalmente, el radar tiene una función preventiva. Me gustaría que lo que aprobemos aquí y lleve a cabo la Dirección General de Tráfico con carácter general en toda España, en el ámbito que depende de ella, se extendiese también a todas las administraciones y que se ubicasen radares, con una advertencia previa de su existencia, para prevenir accidentes y no con fines recaudatorios, porque tenemos muchas carreteras autonómicas y municipales llenas de radares que tienen otra función. Por tanto, aprobaremos esta proposición dado que se ha aceptado la enmienda que hemos propuesto.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de portavoces, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sicilia.

El señor **SICILIA ALFÉREZ**: Señor Jané, estamos de acuerdo con el planteamiento que nos hace y con muchas de las cuestiones que ustedes argumentan en la exposición de motivos de esta iniciativa, pero hay algunas cuestiones con las que no estamos de acuerdo.

Estamos de acuerdo con que los radares en las carreteras, tal y como dicen al inicio de su iniciativa, deben cumplir esencialmente una finalidad preventiva, evitando los accidentes de tráfico, y que a tal efecto es conveniente anunciar los mismos. Señor Jané, créame, si la verdadera intención del radar es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 11

evitar accidentes, también debemos contar con aquellos otros sistemas de control de velocidad que no estén anunciados, porque ambos cumplen esa labor. Si el fin último es ese, no debemos olvidarnos de aquellos que no estén anunciados. ¿Para recaudar dinero? No; no lo entendemos así, lo entendemos como una medida para evitar que haya conductores que se vean tentados a sobrepasar los límites circulación. Por tanto, el radar, el anunciado y el no anunciado, cumple una función disuasoria, pero también para perseguir y penalizar a quienes infringen el Código de Circulación, sobrepasan la velocidad máxima establecida y ponen en peligro la vida de los usuarios de esa vía. Un ejemplo claro de esto es que no parece lógico anunciar el punto kilométrico y la hora en la que se va a realizar un control de alcoholemia a los conductores, porque evidentemente muchos estarían tentados de saltárselo. Pues bien, sin negar la oportunidad y lo acertado de instalar los radares de manera prioritaria en aquellos puntos negros, en aquellos tramos en los que hay más accidentes, no podemos olvidar esa labor disuasoria, de perseguir presuntos delitos que se puedan cometer por parte de los conductores que sobrepasen esos límites. Hace tan solo unos días conocimos cómo un famoso jugador de un equipo de fútbol circulaba a 216 kilómetros por hora. Lo pudimos saber porque un radar no anunciado lo había detectado. Los radares fijos cumplen una función, es cierto, pero también la cumplen aquellos que no están anunciados.

Comentan ustedes en esta iniciativa que hay algunos radares que lo que pretenden —así se puede entender— es cazar al conductor. Pensamos que no es la expresión más acertada. Por lo pronto, ningún conductor es cazado si respeta el límite de velocidad; luego podrá discrepar y pensar que en ese punto se podía ir más rápido o que era innecesario el radar, puede ser una cuestión a debatir, pero si respeta el límite que allí está establecido no hay caza alguna al conductor. Creo que debemos velar por que se circule correctamente respetando los límites, más allá de que podamos estar de acuerdo o no con la velocidad establecida en ese tramo concreto. No hay caza si se respetan los límites. Además, hay que recordar que la ubicación de los puntos de control de velocidad se realiza a propuesta de una comisión formada en cada provincia por los representantes de las jefaturas provinciales de Tráfico, los titulares de las vías y de los subsectores de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Saben ustedes que los radares están instalados en los puntos considerados sensibles, bien por las características de la vía o porque en ellos se haya producido un número importante de accidentes; además, en muchos caso están anunciados hasta tal punto que se dispone de esa información en la página web de la Dirección General de Tráfico y, por tanto, cualquier conductor puede saber perfectamente si en el viaje que va a realizar va a pasar por algún radar, lo puede tener claro. Eso sí, puede encontrarse con una patrulla de la Guardia Civil con un radar móvil que en caso de que cometa la infracción superando la velocidad lo puede pillar. Además, como el fin del radar es, entre otros, el de reeducar, todos estos puntos de control están conectados con el Centro estatal de tratamiento de denuncias automáticas, que lo que pretende es notificar de manera inmediata la sanción precisamente para eso, para reeducar al conductor que haya cometido la infracción.

Hablan ustedes de que ciertamente hay una opinión generalizada entre la ciudadanía, que piensa que en muchos casos los radares se instalan con un fin recaudatorio. Los datos de las últimas encuestas realizadas sobre este tema no revelan eso precisamente, sino más bien lo contrario. Hay más de un 80% de la población que está de acuerdo con que se lleven a cabo estos controles de velocidad y con que se haga a través de los radares instalados en las carreteras. La puesta en marcha de este tipo de políticas de aumento progresivo en el número de controles de velocidad, que se llevó a cabo por parte del anterior Gobierno socialista, incrementando gradualmente el número de controles de velocidad, que desgraciadamente parece que no va a ir a más —la directora general anunció que por las limitaciones presupuestarias será difícil continuar con esa ampliación de puntos de control de velocidad—, ha conseguido, como ya han dicho algunas de sus señorías, que disminuya la velocidad media de los que circulan por las vías; que el comportamiento de los conductores se haya modificado y que hoy respeten más los límites de velocidad; y lo más importante, que haya descendido el número de accidentes y el número de víctimas mortales en la carretera.

Termino ya con dos últimas reflexiones. Estamos totalmente de acuerdo, y por eso vamos a apoyar la iniciativa, con la necesidad de priorizar la instalación de los radares fijos en los tramos de concentración de accidentes y que estos se señalicen, como pide el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió. Eso sí, insisto, creemos que es oportuno mantener el resto de radares no fijos, no anunciados para prevenir y para disuadir a aquellos que estén tentados de poner en riesgo su vida y la de los demás aumentando la velocidad que está permitida en esa vía. Por último, lo decía también la diputada del Grupo Popular, ustedes piden una medida que nos parece oportuna, pero yo les invito a que no solo lo pidan para aquellas carreteras que son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 12

competencia de la Administración General del Estado sino que lo hagan también para otras que son competencia de otras administraciones, entre ellas la Generalitat de Catalunya, donde su grupo tiene responsabilidades de Gobierno, en las que se han instalado radares en puntos no considerados precisamente como los más conflictivos porque se produzca allí un mayor número de accidentes. Les invito a que esta medida también la implanten en otros puntos, especialmente en los que existe la posibilidad de hacerlo puesto que no solo tienen la competencia sino también la responsabilidad de gobernar.

Quiero terminar felicitando a la Plataforma Ciudadana Ponle Freno, porque todos sabemos que ha sido uno de los impulsores, si no el que más, de este tipo de medidas y que está realizando una grandísima labor para concienciar a todos los ciudadanos de la importancia de conducir de manera responsable en las vías. Doy la enhorabuena a esta plataforma ciudadana y les animamos a que sigan trabajando. Mi grupo va a seguir apostando por la seguridad y la concienciación a la hora de coger el coche o cualquier otro vehículo para garantizar la seguridad de todos los usuarios de las vías.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Jané ha dicho que acepta la enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Por tanto, se votará el texto con la inclusión de dicha enmienda.

— RELATIVA A LA CORRESPONDENCIA DE DOMICILIOS ENTRE EL REGISTRO DE CONDUCTORES Y EL PADRÓN DE HABITANTES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001017).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto cuarto, proposición no de ley relativa a la correspondencia de domicilios entre el registro de conductores y el padrón de habitantes, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra don Jesús Caicedo.

El señor **CAICEDO BERNABÉ**: La proposición no de ley que hoy debatimos sobre la correspondencia de domicilios entre el registro de conductores y el padrón de habitantes, persigue el objetivo fundamental de simplificar y mejorar la eficacia de los trámites relacionados con la Dirección General de Tráfico y de esta manera dar un paso más hacia la implantación efectiva de una administración electrónica. Se trata, como espero que convendrán conmigo, de una pretensión necesaria que no debería implicar problemas ni de carácter organizativo ni, por supuesto, de carácter técnico, ya que resultaría paradójico que en plena era de las telecomunicaciones, donde el éxito exige compartir conocimiento, un Estado moderno como el español no fuese capaz de resolver un problema, en apariencia sencillo, de intercambio de bases de datos. Es evidente, por tanto, que hacer la vida sencilla, tanto los ciudadanos que mantienen el sistema a través de los impuestos que pagan como a la propia Administración, favorece la productividad al aprovechar las sinergias de toda sociedad y reduce la necesidad de implantar para un mismo fin procesos complejos que resultan muy costosos, habida cuenta de su inoperancia, en la mayoría de los casos, y de la necesidad, en ocasiones, de replicación en los tres niveles de la Administración, central, regional y local.

La complejidad de los trámites o de los retrasos al cruzar datos, como ocurre con los cambios de domicilio, por ejemplo, tiene consecuencias muy negativas para los ciudadanos, que en ocasiones se sienten indefensos ante la inoperancia del sistema, y para las propias administraciones que pierden el control sobre el padrón real y, consecuentemente, sobre su capacidad para recaudar los impuestos preceptivos. Se trata, por tanto, de una situación incomprensible en pleno siglo XXI, que tiene, además, consecuencias económicas nada despreciables. De hecho, si nos limitamos a las competencias de Tráfico, la remisión de notificaciones a domicilios en los que no residen de forma real los destinatarios supone un gasto estimado aproximadamente de 5 millones de euros al año en el conjunto de las administraciones con competencia en la materia, la Dirección General de Tráfico, por ejemplo la del Gobierno vasco, el Servicio Catalán de Tráfico, diputaciones provinciales y ayuntamientos. Como ya he comentado, además de este peaje económico, motivado por la ineficiencia del sistema, al existir diferentes registros o bases de datos de la Administración pública en la que los domicilios de los ciudadanos no están actualizados, a veces los servicios postales correspondientes anotan la palabra desconocido y el resultado de dicha ineficiencia es, para el caso particular de un procedimiento sancionador por infracción de tráfico, una merma de las posibilidades reales de defensa de los conductores y una falta de credibilidad en la política sancionadora al perderse su carácter ejemplarizante por una dilación innecesaria.

Entre los objetivos estratégicos de un Gobierno, en este caso del Partido Popular, debería encontrarse la implantación efectiva de una Administración única electrónica que partiendo de un canal exclusivo de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 13

entrada, por ejemplo, el padrón municipal, que sería único, actualizase cada cambio de domicilio en todas las bases de datos que sobre los ciudadanos manejan las diferentes administraciones y organismos públicos. De esta manera se simplificaría notablemente la vida de los ciudadanos y se aumentaría, como ya se ha comentado, el rendimiento de la propia Administración al generarse una dinámica de coordinación y coherencia entre los diferentes niveles de Gobierno para no entorpecer con sus requerimientos la actividad económica. En este sentido, el padrón municipal puede y debe jugar un papel muy relevante a la hora de consolidar el mencionado objetivo estratégico de Administración única electrónica en materia de circulación vial, ya que los datos, nombre, apellidos, sexo, domicilio habitual, nacionalidad, lugar y fecha de nacimiento y DNI, constituyen la prueba de residencia en el municipio, así como el domicilio habitual en el mismo.

Señorías, por lo expresado anteriormente parece lógico que los diferentes niveles de la Administración del Estado persigan que el mencionado domicilio, es decir, aquel en el que reside el ciudadano de forma efectiva, pueda actualizarse automáticamente una vez registrado y de esta manera evitar el peregrinaje que conlleva cualquier cambio en el mismo, es decir, Policía, Tráfico, Seguridad Social, comunidad autónoma, etcétera. Sin embargo, hasta la fecha en España no existe un registro único que permita cruzar este tipo de datos con el padrón. Por eso lo más común es que exista duplicidad en varios registros y que una persona esté empadronada en dos municipios diferentes, por no hablar de que hay situaciones en las que por falta de medios tecnológicos los cambios en el padrón no son comunicados por los municipios a los diferentes organismos. Esta realidad, utilizando nuevamente el ejemplo de Tráfico, se manifiesta en que entre el 10 y el 15% de las notificaciones de la Dirección General de Tráfico no dan con el paradero de sus destinatarios y son devueltas por desconocimiento del domicilio, por lo que un aspecto mejorable en la gestión de los trámites administrativos, muy especialmente en el procedimiento sancionador, es la constatación de los domicilios de los conductores infractores. Se trata de una situación que podría remediarse a través de la consolidación de un proceso que, sobre la base de un padrón único, actualizase regularmente de manera automática los datos de la Dirección General de Tráfico y de los demás organismos estatales, regionales y municipales, cruzándose a su vez con los del padrón localizado en el Instituto Nacional de Estadística. De esta manera se resolvería la obligación implícita que, según la Ley de Seguridad Vial, 18/2009, de 23 de noviembre, tiene la dirección general de consultar los registros de ayuntamientos y de la Agencia Tributaria, lo que obliga a este organismo a remitir las correspondientes notificaciones a más de un domicilio en caso de que uno de ellos resulte desconocido.

Ante esta situación que, repito, resulta inaceptable en pleno siglo XXI, el pasado día 31 de mayo, los responsables de gestión de procedimientos sancionadores de los grandes ayuntamientos, en el encuentro mantenido con la Dirección General de Tráfico, concluyeron el impulso del padrón como domicilio único, de tal manera que el domicilio que conste en el registro de conductores sea siempre el que existe en el padrón. Esto supondría un gran avance en la eficiencia de la gestión administrativa, reduciendo costes y llegando de manera más certera a los ciudadanos. Así también se evitaría la picaresca de algunos ciudadanos que no comunican su cambio de domicilio a Tráfico y cuyas multas, por consiguiente, se pierden sin llegar a ningún sitio, a la vez que se contribuiría de manera muy positiva a resolver los cerca de 80.000 recursos de multas pendientes de resolución en la Dirección General de Tráfico.

Permítanme, señorías, que antes de terminar me refiera —insistiendo en la necesidad y oportunidad de esta proposición no de ley— al problema que supone la impunidad de la que *a priori* disfrutaban aproximadamente los 20 millones de extranjeros que circulan con sus vehículos o con coches de alquiler por nuestras carreteras. Esta cuestión no es baladí, pues según los datos de la Dirección General de Tráfico en algunas provincias casi la mitad de las sanciones detectadas por los radares corresponden a vehículos extranjeros. Señorías, hemos de ser conscientes de que en la era de desarrollo de las telecomunicaciones que estamos viviendo, en la que podemos gestionar desde casa nuestra cuenta corriente o efectuar pagos, a los ciudadanos les cuesta mucho comprender por qué tienen que acudir a una dependencia administrativa a comunicar un dato, como es el del cambio de domicilio, que previamente han registrado en otra Administración. No cabe duda de que unas administraciones mejor conectadas, cuyo funcionamiento incorpore la actualización automática de la información sobre el domicilio, supondría, además de la evidente mejora en el servicio ciudadano, un ahorro muy importante para el erario, evitando notificaciones y comunicaciones infructuosas y dilaciones en los procedimientos administrativos.

Basándonos en todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Popular considera que una de las vías para mejorar la relación entre la Dirección General de Tráfico y los ciudadanos, así como para reforzar la credibilidad de las normas de tráfico, pasa necesariamente por que el domicilio que consta en el registro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 14

de conductores e infractores de la Dirección General de Tráfico sea siempre el que consta en el padrón municipal. Para lograrlo, posiblemente habrá que modificar la Ley de Seguridad Vial, pero desde el punto de vista operativo bastaría con que el Instituto Nacional de Estadística y la Dirección General de Tráfico articularan un sistema de intercambio y actualización de domicilio con periodicidad diaria, algo que, por cierto, ya se realiza en otros ámbitos administrativos.

Por todas estas razones, el Grupo Parlamentario Popular presenta esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: No se han presentado enmiendas a esta proposición no de ley. Por tanto, comenzamos con el turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Guillaumes.

El señor **GUILLAUMES I RAFÒLS**: Intervendré solo un instante para indicar nuestro voto favorable a la proposición no de ley. Cualquier cosa que mejore la actualización de los domicilios y registros de vehículos en el registro de conductores o las posibilidades de notificación de las sanciones de tráfico, por definición siempre será bien recibida, y no solo por una cuestión recaudatoria, que es lícita en tanto en cuanto la sanción esté impuesta correctamente, sino también, y sobre todo, de seguridad vial, ya que la eficacia y la rapidez en la comunicación, como sucede, por ejemplo, en el caso de la justicia, conseguirá que la sanción no sea simplemente punitiva sino formativa del infractor.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Evidentemente no dudo de las bondades económicas de su propuesta, señoría, ni tampoco de su intención de facilitar los trámites, sin embargo, este grupo parlamentario tiene algunas dudas por lo que respecta a cómo hacer ese intercambio de comunicación, de datos entre las administraciones. En primer lugar, nos surgen dudas en cuestión de protección de datos. El artículo 21 de la Ley Orgánica de protección de datos de carácter personal, dedicado a la comunicación de datos entre administraciones públicas, señala en su apartado primero que no serán comunicados a otras administraciones públicas para el ejercicio de competencias diferentes o de competencias que versen sobre materias distintas. ¿Es este el caso? Podría serlo. En segundo lugar, nos plantea dudas cómo se piensa hacer la comunicación de los datos del padrón. ¿Permitiendo el acceso de la DGT al padrón? Podría hacerse mediante ley, pero ya existen muchos accesos al padrón permitidos por la ley: de la Agencia Tributaria, de las policías, etcétera. No sé si es bueno que pueda haber tantos accesos a esa información. Quizá el ciudadano debería dar su consentimiento para ello. ¿Por qué otro mecanismo se podría realizar esta comunicación de datos? ¿Esperando que los ayuntamientos comuniquen los datos de los cambios del padrón a la DGT? Ese podría ser otro sistema. Sin embargo, mucho me temo que si esperamos que eso se realice en muchas ocasiones veremos que se producen modificaciones o actualizaciones del padrón y que los ayuntamientos, bien por falta de recursos, bien por falta de voluntad o porque les ha resultado imposible, no hagan esta actualización. Esto quiere decir que estaremos haciendo uso de una base de datos que a lo mejor no está actualizada.

La tercera duda que nos genera esta medida es si piensan hacer uso de los llamados ficheros o registros de población. La disposición adicional segunda de la mencionada Ley Orgánica de protección de datos incluye una medida que son los ficheros y registros de población de administraciones públicas. En el apartado primero se establece que la Administración General del Estado y las administraciones de las comunidades autónomas podrán solicitar al INE, sin consentimiento del interesado, una copia actualizada del fichero formado con los datos del nombre, apellidos, domicilio, sexo y fecha de nacimiento que constan en los padrones municipales de habitantes. ¿Estamos hablando de este tipo de bases de datos? No lo sabemos. En el apartado segundo de esta misma disposición adicional segunda se señala que los ficheros o registros de población tendrán como finalidad la comunicación de los distintos órganos de cada administración pública con los interesados residentes en los respectivos territorios. Parece que este es el tipo de fichero idóneo, pero no sabemos si ustedes están pensando en él.

Señalaba en la defensa de su proposición no de ley que una de las dificultades que tienen las administraciones para el cobro de las sanciones en materia de tráfico está en poder asignar el domicilio efectivo de ese infractor. Le diría que usted sabe igual que yo que este no es precisamente el principal escollo que encuentran las administraciones públicas para hacer efectiva esa sanción sino que en muchas ocasiones se debe a que se producen multitud de recursos de carácter formal que intentan evadir el pago de esa sanción. Además, en el artículo 78 de la Ley de Tráfico se establecen las notificaciones en el tablón

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 15

edictal de sanciones de tráfico. El apartado primero nos dice: Las notificaciones que no puedan efectuarse en la dirección electrónica vial —les recuerdo que es la dirección electrónica que se estipuló en la reforma del procedimiento sancionador para adaptarnos a las nuevas tecnologías, a la sociedad de la información— porque el conductor no disponga de ella, se practicarán en el tablón edictal de sanciones de tráfico, que desde que está en funcionamiento ha contribuido a ahorrar a las administraciones locales gran cantidad de recursos. Entendemos que ya existen formas de poder hacer efectivos los derechos de los ciudadanos para su defensa ante las sanciones que se les puedan imponer, y por parte de las administraciones locales también existe una forma de hacer efectivas esas sanciones.

Vuelvo a repetir que compartimos la bondad de su proposición no de ley, y estamos seguros de que su fin último es mejorar los trámites y la vida de los ciudadanos, pero tenemos serias dudas en cuanto a cómo se puede plasmar. Por eso nos abstendremos en la votación, a la espera de que cuando se plantee la modificación de la Ley de Seguridad Vial se nos diga específicamente cómo se piensa realizar esta comunicación de datos, si va a primar la facilitación del trámite o el derecho del ciudadano a la protección de sus datos de carácter personal.

— RELATIVA A LA SEÑALIZACIÓN DE LAS CARRETERAS CON TRÁNSITO DE CICLISTAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001242).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto sexto, relativo a la señalización de las carreteras con tránsito de ciclistas, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra la diputada por Girona, doña Concepción Veray.

La señora **VERAY CAMA**: La correcta señalización de las carreteras ha sido siempre motivo de preocupación de mi grupo parlamentario, y no lo digo porque sí sino porque a lo largo de los últimos años han sido numerosas las iniciativas que sobre este tema hemos presentado en el Congreso de los Diputados. Estoy convencida de que sus señorías coincidirán conmigo en que una correcta señalización es un aspecto fundamental para la seguridad y que esta puede verse afectada tanto por la ausencia de señales como por la incorrecta colocación de las mismas o por el deterioro producido por el paso del tiempo. Por esta razón creemos que el importante esfuerzo inversor en infraestructuras que se lleva a cabo en nuestro país para mejorar el estado de las carreteras es un hecho que contribuye a nuestro desarrollo económico, facilita la comunicación entre los distintos puntos de la geografía española y mejora la seguridad vial de las carreteras. Dentro de este esfuerzo inversor, es importante también añadir recursos económicos en infraestructuras para mejorar la correcta señalización de estas vías, de estas carreteras.

En este marco, después de escuchar las distintas comparecencias que hemos sustanciado a lo largo de estos meses en esta Comisión sobre la especial situación de vulnerabilidad de los ciclistas, sabemos que es oportuno que cuando se realicen las labores de conservación y mejora de la señalización en las carreteras se mejore también la señalización para que los ciclistas se encuentren más protegidos, ya que se trata de una actividad que habitualmente se practica en vías que también son utilizadas por vehículos a motor, motivo por el cual necesitan una especial protección, ya que, como he dicho anteriormente, este es un colectivo muy vulnerable en la carretera. Es verdad que las carreteras pertenecientes a la Red general del Estado soportan básicamente tráfico de largo recorrido, pero aun así, en aquellas en las que no está expresamente prohibido el paso de ciclistas es necesario insistir en la mejora de su señalización. La seguridad de todos los usuarios de las vías tiene una importancia prioritaria para el Gobierno, como no podría ser de otra manera, y por eso ya existen actualmente en la Red de Carreteras del Estado 107 señales de peligro por circulación de ciclistas, es decir de la señal P-22 del catálogo de señales verticales. Pero no podemos quedarnos aquí, tenemos que seguir trabajando para mejorar.

Por todo lo expuesto, mi grupo parlamentario presenta hoy esta proposición no de ley instando al Gobierno a que aprovechando las labores de conservación de la señalización en carreteras siga con la mejora de la señalización de la Red de Carreteras del Estado y, a su vez, con la instalación de señales de advertencia de peligro por circulación de ciclistas, cuando se trate de una vía con tránsito frecuente de ciclistas. Mi grupo parlamentario es consciente de que en la actual situación de crisis económica y de grandes ajustes presupuestarios no es fácil poder hacer un esfuerzo inversor en este sentido, pero lo que pedimos en esta proposición no de ley se puede y se debe hacer, como ya he expresado, dentro de las labores habituales de conservación de nuestras carreteras, porque debido a las restricciones actuales no solo es necesario priorizar sino también optimizar los recursos que se invierten. Lo que pide esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 16

proposición no de ley es que aquellos recursos que se van a invertir en la mejora de nuestras carreteras además de utilizarse para la conservación de las mismas se utilicen también para mejorar la señalización. Estoy convencida de que el Ministerio de Fomento, el Gobierno, va a dar cumplimiento de manera ejemplar y total a esta proposición. La preocupación del Gobierno y de mi grupo parlamentario para mejorar y garantizar la seguridad vial en nuestro país creo que es incuestionable.

He hablado de la mejora de la señalización para ciclistas de manera concreta porque es muy importante dada la vulnerabilidad de este colectivo, pero no es lo único que se tiene que hacer, porque también es necesario mejorar la señalización en los otros ámbitos. Pondré algunos ejemplos. Si nos encontráramos con que hay una señal mal colocada en una salida de autovía o una señalización confusa de las direcciones a seguir para ir a un municipio, incluso si falta señalización en algún punto de nuestras carreteras que hace que el conductor se distraiga de la conducción por tener que estar muy pendiente de por dónde tiene que salir o hacia dónde tiene que ir, todos coincidiríamos en que esto tiene como resultado que se pueda producir un accidente de tráfico. Estas situaciones siempre acaban igual: riesgo de accidentes por falta de seguridad. Tenemos que luchar contra los accidentes y trabajar a favor de la mejora de la seguridad. En otra proposición no de ley, el portavoz de otro grupo parlamentario decía que el objeto de esta Comisión es salvar vidas y mejorar la seguridad. Esto es lo que persigue esta proposición no de ley. En definitiva, esta iniciativa es fruto del compromiso del Grupo Parlamentario Popular de trabajar para mejorar el servicio que damos a los ciudadanos, en este caso a los usuarios de nuestras carreteras, ofreciéndoles una mejor información en la señalización de las mismas, que a su vez nos ayude a mejorar la seguridad de todos ellos. Por todo ello, espero que los grupos parlamentarios aquí representados nos den su apoyo.

El Grupo Socialista nos ha presentado una enmienda, que ya anuncio que no vamos a aceptar. No lo vamos a hacer porque la enmienda acota mucho la mejora de la señalización, puesto que se refiere a señales de peligro de ciclistas, cuando nuestra proposición no de ley se refiere a estas pero también a la señalización en general de las carreteras. Creemos que tan importantes son unas como las otras y por tanto no la vamos a aceptar y vamos a mantener esta proposición no de ley en los términos en los que la hemos presentado.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa, acaso numantina de su enmienda, después de lo que ha anunciado la señora Veray, tiene la palabra la señora Sumelzo, del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **SUMELZO JORDÁN**: Señorías, comienzo mi intervención diciendo que compartimos el propósito del grupo proponente en la proposición no de ley, relativa a la señalización de las carreteras con tránsito de ciclistas, que hoy nos presenta en esta Comisión. Compartimos el propósito, pero lamentamos disentir en el hecho de que, tal y como el Grupo Popular expone en su motivación, el Gobierno esté haciendo un importante esfuerzo inversor en infraestructuras para mejorar el estado de las carreteras.

Sentimos igualmente no compartir con el Grupo Popular que sea muy complicado realizar un esfuerzo inversor en señalización en las carreteras en las zonas transitadas por ciclistas y que estas labores deban realizarse como consecuencia de las tareas habituales de conservación de las carreteras. No lo consideramos coherente, porque las partidas presupuestarias de conservación de carreteras han sufrido serios recortes en los Presupuestos Generales del Estado, afectando estos recortes indirectamente a los ciclistas, uno de los colectivos más sensibles en las carreteras. El Grupo Socialista se congratula hoy de que buena parte del contenido de esta Comisión verse sobre ellos, sobre la bicicleta y sobre sus usuarios.

Señorías, durante las dos últimas legislaturas la seguridad vial se convirtió en un objetivo prioritario del Grupo Parlamentario Socialista, con importantes resultados que nos confirman que hay seguir profundizando y trabajando en los objetivos que se marcaron. No tenemos ninguna duda de que este es el sentir compartido por todos los grupos parlamentarios, como lo es sin duda la necesidad de mejorar las infraestructuras de la Red de Carreteras del Estado. El Gobierno socialista, en las dos anteriores legislaturas, llegó a incrementar el presupuesto para conservación y mantenimiento de las carreteras en un 60%. El Grupo Parlamentario Socialista se ha puesto en contacto con los colectivos de usuarios de la bicicleta, en concreto con ConBici, que nos han transmitido las peticiones que en nombre de la Mesa Nacional de la Bicicleta se trasladaron el pasado mes de enero al Gobierno, a la Dirección General de Tráfico. Sabemos que entre ellas estaba la necesidad de colocación de señales en las carreteras frecuentadas por ciclistas. Sabemos también lo importante que es para los ciclistas que se arreglen los arcones y los bordes de las carreteras y sabemos que con todo esto estamos hablando de accidentes, de cómo influye el mal estado del firme, de los excesos de velocidad de los coches, de que se adelante al ciclista sin guardar las distancias, de la importancia de la existencia de señales que indiquen la presencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 17

de ciclistas y del especial cuidado o precaución que deben tener los conductores. Por ello, señorías, compartimos lo que hoy se ha expuesto aquí sobre accidentes y sobre la bici. La señalización es clave, es importante. Valoramos la iniciativa y nos sumamos a ella, pero en nuestra enmienda solicitamos al Gobierno que se realice a la mayor brevedad posible. Es necesario tomar medidas y mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables, entre los que se encuentran los ciclistas. La proposición no de ley presentada habla claramente de ciclistas. Han existido campañas, como *Juntos en la carretera*, de Ponle Freno, dirigidas especialmente a los ciclistas. Entre las medidas que incluyó esta campaña destacaba la señalización de algunos tramos por los que suelen circular las bicicletas, recordando a los conductores la necesidad de extremar por este motivo las precauciones y la velocidad recomendada e informando a los ciclistas de la pendiente del tramo. El objetivo de esta campaña era recordar a todos los usuarios de la carretera la importancia de extremar la prudencia en estos tramos, para que turistas y bicicletas pudiesen compartir la calzada sin riesgos.

Hoy queremos poner en valor especialmente la celebración del 5.º aniversario de Ponle Freno en el Senado. Queremos expresar nuestro reconocimiento a Ponle Freno por su implicación, por su trabajo y por su dedicación a mejorar la seguridad. La intención del Grupo Socialista no es que la señalización sea sufragada por campañas solidarias ni iniciativas populares. En una carrera de 13.000 participantes se pudo elegir a qué colectivos se destinaba el dinero de la inscripción. Esta campaña fue puesta en marcha por Ponle Freno y la mayoría decidió que se trabajara a favor de la seguridad del colectivo ciclista. Así ha sido. Se señalizaron diversos tramos frecuentados por los ciclistas con unas señales diseñadas para salvar vidas, unas, porque alertaban a los conductores de la presencia de ciclistas y, otras, porque los postes de sujeción eran redondeados en lugar de rectangulares. El Grupo Socialista no quiere que la señalización sea sufragada por campañas solidarias ni por iniciativas populares, sino que sea el Gobierno el que se responsabilice de esta gestión. Por ello hemos presentado una enmienda de modificación en la que instamos al Gobierno a que, a la mayor brevedad posible, en la Red de Carreteras del Estado, cuando se trate de una vía con tránsito frecuente de ciclistas, se instalen señales de advertencia de peligro por la circulación de ciclistas. Nos hubiese gustado que el Grupo Parlamentario Popular la apoyase. No obstante, dado que la seguridad vial y sobre todo la protección de los colectivos más vulnerables, como son los ciclistas, es uno de los objetivos prioritarios de este grupo parlamentario, votaremos a favor de la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Para terminar este punto, tiene la palabra el señor Jané, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **JANÉ I GUASCH**: Esta proposición no de ley es oportuna, va en la buena dirección y va a recibir el voto favorable de Convergència i Unió. También va en la buena dirección la enmienda presentada, pero dado que la diputada proponente nos ha dicho que la proposición se iba a votar en sus propios términos, en sus propios términos votaremos que sí.

Felicitemos sinceramente la defensa que se ha hecho de una propuesta que viene avalada por la Plataforma Ponle Freno, que hoy no solo ha visto reconocido el 5.º aniversario de los premios que concede, sino que va a poder ver la unanimidad en el tema de los radares y también, así lo espero, en el intento de mejorar de manera decidida, sea con plazo o sin plazo, la señalización de aquellos tramos en los que hay muchísimos ciclistas. Es necesario que esto quede reflejado y que se aproveche, como bien se ha dicho, el momento de hacer los trabajos de conservación, cuando se está actuando sobre la vía, para mejorar esa señalización. Convergència i Unió añade que esa señalización debe mejorarse no únicamente en lo que hace referencia a los ciclistas, sino también en otros aspectos, cuando las señales quedan desfasadas o pierden el sentido original que tenían. Por tanto, es bueno aprovechar el momento en el que se están haciendo los trabajos de conservación para realizar una revisión global del tramo. Bienvenida sea esta iniciativa. Felicitemos al grupo proponente y felicitamos también a Ponle Freno, porque a través de actuaciones como las que hemos ido trasladando a esta Comisión de Seguridad Vial, ha quedado demostrada la utilidad de esta plataforma y cómo nos ayuda a todos a generar conciencia en el ámbito de la seguridad vial, ámbito en el que nunca podemos bajar la guardia y en el que nos queda muchísimo camino por recorrer.

El señor **PRESIDENTE**: No habiendo aceptado la señora diputada por Girona, Concepció Veray, la enmienda del Grupo Socialista, la proposición no de ley del Grupo Popular se votará en sus términos originales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 18

— SOBRE MEJORA DE LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE ESCOLAR Y DE MENORES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001266).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto séptimo del orden del día: Proposición no de ley sobre mejora de la seguridad en el transporte escolar y de menores, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa, tiene la palabra el señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Hace un par de meses, el 8 de enero, en Xàtiva, en Valencia, cuatro niñas que iban en un autobús escolar resultaron accidentadas, cuatro niñas en edades comprendidas entre los cuatro y los once años. El autobús en el que circulaban y que se accidentó estaba matriculado en el año 1999 y por tanto no precisaba cinturones de seguridad, porque la obligatoriedad se sitúa a partir de 2007. Por tanto, la normativa no obligaba a que ese autobús escolar llevara cinturones de seguridad. Cada día medio millón de alumnos viajan en los más de 17.000 autobuses escolares, es decir, 280 millones si hablamos en términos anuales, y solo el 38% de esos 17.000 autobuses de transporte escolar, es decir, solo dos de cada cinco, disponen de cinturones de seguridad. Diversos estudios demuestran que un menor sin ningún tipo de retención multiplica por cinco las posibilidades de sufrir lesiones mortales, que nueve de cada diez lesiones importantes, graves o mortales se podrían haber evitado si hubiera habido un dispositivo de retención de seguridad y que a más de 50 kilómetros por hora la posibilidad de supervivencia de un niño sin ninguna medida de seguridad es prácticamente nula.

También queremos señalar otro problema, y es que el cinturón de seguridad que se está instalando en algunos autobuses es el que tiene dos puntos, es decir el mismo cinturón de seguridad que tienen los aviones. Por tanto, no sirve para los niños. No puede ser que estemos incrementando la seguridad en los coches y no en los autobuses que se destinan al transporte de escolares ni puede ser que se destinen fuera los autobuses matriculados antes de octubre de 2007. Por tanto, entendemos que es necesario abordar una modificación legislativa que garantice la seguridad de nuestros escolares y que garantice a padres y madres que sus hijos van a estar seguros cuando viajen en los autobuses de transporte escolar.

Agradezco las enmiendas que me han presentado tanto el Grupo Socialista como el Grupo Popular. Acepto la del Grupo Socialista, porque enriquece nuestra propuesta, y lamento mucho no poder aceptar la del Grupo Popular, porque, a nuestro entender, no pasa de una mera declaración de buenas intenciones. Entendemos que un asunto en el que se ha de abordar la seguridad de nuestros escolares de inmediato no puede esperar, como así lo demuestra este accidente que ha pasado en mi tierra hace un par de meses.

Quiero acabar mi intervención pidiéndoles disculpas por no poderme quedar en la Comisión, porque formaciones como Compromís-EQUO, que somos grandes en ilusión pero aún pequeñas en número, nos hemos de multiplicar para poder atender a todas las comisiones en las que estamos representados. Por tanto, lamento no poderme quedar hasta el final de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: La proposición no de ley presentada hoy a debate por el Grupo Mixto viene a señalar uno de los aspectos fundamentales referidos a la seguridad de menores en relación con el transporte escolar. Los datos que ha dado el señor Baldoví son evidentes: medio millón de escolares van todos los días a los centros educativos; de 17.000 vehículos solo el 38% tiene instalados cinturones de seguridad y, según diferentes estudios, ante un accidente de tráfico un niño o una niña sin ningún tipo de retención en el interior de un vehículo a motor multiplica por cinco las posibilidades de sufrir lesiones mortales. Todo ello ha llevado a modificar determinadas normativas tanto a nivel internacional como a nivel estatal. Quiero señalar sobre todo que hablamos de un aspecto esencial de la educación, como es el acceso a la misma educación, es decir, el acceso a los centros educativos. Saben ustedes que, en el ámbito de las políticas de igualdad de oportunidades desarrolladas por los Gobiernos socialistas, la educación es una prioridad como base fundamental del Estado de bienestar y como garantía de la eliminación de las dificultades específicas que por motivos de tipo socioeconómico pueden sufrir algunas niñas y algunos niños. Hay que añadir también que la implantación de servicios, como el transporte, los comedores escolares o los programas de atención escolar en horas no lectivas influyen muy positivamente en la capacidad de conciliación de la vida personal, familiar y laboral de madres y padres de alumnado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 19

Aunque el transporte escolar no constituye una actividad propiamente educativa o lectiva, la necesidad de utilización de este servicio para acceder a los centros educativos es una realidad muy frecuente para las y los escolares de nuestro país.

Por todo ello, el Grupo Socialista asume que la seguridad de las y los menores es una prioridad en lo que se refiere a las normas de tráfico y circulación de vehículos, pero aún lo es más si cabe cuando estos vehículos están ocupados en su totalidad por niñas y niños, como es el caso de los vehículos de transporte escolar. La seguridad en estos desplazamientos ha de ser garantizada por todos los medios al alcance de las distintas administraciones. Quisiera añadir que además existen territorios como es el caso de amplias zonas de Galicia, fundamentalmente zonas rurales o rururbanas, en las que debido tanto a la orografía como al estado y diseño de algunas carreteras, a la climatología o a la dispersión geográfica las normas de seguridad deben ser especialmente rigurosas en la utilización cotidiana del transporte escolar por parte de un elevado número de niños y niñas.

Aunque los sistemas de retención y sujeción en el interior de los vehículos escolares son fundamentales para la protección de las y los menores, corregir la carencia o falta de utilización de estos elementos no debe ser la única meta en materia de seguridad en el transporte de menores que tendríamos que plantearnos. Tratamos de un tema de la máxima importancia, como es la protección de la integridad de un colectivo especialmente vulnerable. Por tanto, debemos ambicionar las más altas cotas posibles de seguridad, y ustedes saben, señorías, que la peligrosidad en materia de transporte escolar no reside únicamente en la falta de utilización de los sistemas de sujeción, aunque este es un aspecto fundamental. El Grupo Parlamentario Socialista considera necesario conjugar la implantación a la mayor brevedad posible de elementos que garanticen la sujeción de menores en los vehículos de transporte escolar con otras acciones que consideramos igualmente prioritarias. En primer lugar, la exigencia de idénticas medidas de identificación del vehículo y medidas de seguridad para menores en los autobuses que se utilizan por parte de escolares en la realización de salidas educativas y actividades extraescolares, ya que este tipo de vehículos, utilizados esporádicamente por los centros educativos para desplazamientos de alumnado, no siempre están adaptados a las normas que rigen el transporte escolar. En segundo lugar, la obligatoriedad de adecuar los autobuses escolares a las y los menores con dificultades de movilidad, ya sea en función de la edad o del tamaño o de cualquier tipo de diversidad funcional. La dificultad de acceso a los autobuses por parte de los niños y niñas de menor edad aconseja la adecuación de los mismos, a través de la instalación de plataformas o de cualquier otro sistema que facilite el acceso al vehículo por parte de niñas y niños de diferentes edades, especialmente adecuada a las distintas circunstancias de movilidad reducida que puedan afectar de forma temporal o permanente a cualquier usuario o usuaria del transporte escolar. De esta forma estaremos garantizando además la integración escolar de alumnado con especiales dificultades de movilidad. Por último y sobre todo, es necesario fomentar los comportamientos seguros. El índice de accidentalidad en el transporte escolar es relativamente bajo y es preciso destacar que la inmensa mayoría de los accidentes que se producen en este ámbito, cerca del 90%, ocurren en los momentos de subir o bajar del vehículo o en los instantes inmediatos. Por ello consideramos de importancia sustancial la necesidad de proporcionar formación e información sobre seguridad vial al alumnado, al menos en todos los ciclos de educación infantil y primaria, con la inclusión específica de normas de seguridad en relación con el acceso a los autobuses escolares, con la espera del transporte, con las subidas y bajadas del vehículo, con las normas de seguridad en el interior, con los protocolos de evacuación o con el tránsito por la calzada ante la proximidad del vehículo de transporte escolar.

En definitiva, aunque estamos plenamente de acuerdo con la proposición planteada por el Grupo Mixto, consideramos imprescindible la inclusión de estos aspectos, con objeto de proporcionar a las y los escolares de este país un sistema de transporte que responda a sus propias expectativas, a las de sus familias y a las de las y los profesionales implicados, que contemple las diferentes necesidades y, por encima de todo, que garantice la seguridad. Quisiera agradecer la confianza que deposita en nuestras aportaciones el Grupo Mixto al admitir nuestras enmiendas. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Popular, tiene la palabra doña Concepción Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Hemos presentado una enmienda que ya vemos que no va a ser aceptada, pero que venía simplemente a apoyar el trabajo que el Gobierno está haciendo en la mejora de la seguridad vial, en el transporte por carretera y en este caso en el transporte escolar. El Gobierno va en la dirección adecuada, pero no obstante queremos argumentar por qué y queremos animar a que siga en esta línea,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 20

ya que una de las prioridades del Gobierno actual, del Gobierno del Partido Popular es mejorar la seguridad vial, y un aspecto de la seguridad vial, como ha quedado claro en el debate, es la seguridad de los autobuses escolares.

El análisis de la situación del transporte escolar y de los menores en España es, como bien podemos imaginar, un problema complejo, ya que hasta hace poco, si lo contextualizamos con el resto de los países desarrollados, no existía en nuestro país una costumbre —que todavía no podemos calificar de tradición— consolidada de lo que llamamos un transporte escolar colectivo. Es muy evidente que cada vez más y por diversos motivos —laborales, ubicación del domicilio familiar, etcétera— el transporte escolar viene consolidándose como una parte imprescindible en la escolarización de nuestros menores. Asimismo, las reformas sistemáticas de la Ley de Seguridad Vial, del Reglamento General de Circulación y del propio Código Penal hacen que el transporte de los menores, en particular el que se realiza utilizando el vehículo familiar, sea cada vez más seguro, si bien el número de víctimas que pierden la vida en un accidente de tráfico es todavía manifiestamente inaceptable. Abordar por lo tanto la seguridad del transporte escolar exige un análisis multidisciplinar, fundamentalmente en cuatro líneas de acción básicas: el apartado de las infraestructuras, habilitando por ejemplo plataformas seguras de subida y bajada de los escolares; el apartado del transporte, en lo relativo a horas de descanso y conducción, como ya ha comentado la compañera anterior; el apartado de industria, en relación con la homologación de estos vehículos y de su equipamiento, entre otros los cinturones de seguridad, y por último, el apartado clave de la seguridad vial, en lo relativo a la exigencia de uso de los sistemas de retención, niveles de alcoholemia para los conductores, campañas de prevención, campañas de información, de sensibilización, etcétera. Por todo ello hemos planteado nuestra enmienda.

Hay un apartado en la exposición de motivos en el que no estamos de acuerdo del todo con el señor Baldoví. Para nosotros —el dato es claro— el transporte escolar en estos momentos es seguro. Evidentemente, lamentamos accidentes como el que él ha mencionado, en el que ha habido cuatro niñas accidentadas. Es algo que lamentamos profundamente. Hay muchos datos que avalan que el transporte escolar en estos momentos es seguro, pero solo mencionaré uno. A pesar de que más de medio millón de alumnos utiliza a diario uno de los 17.000 autobuses escolares en España, lo que supone que en términos anuales el transporte escolar mueve 208 millones de pasajeros, ni en 2010 ni en 2011 —son los últimos datos publicados por la DGT— ni en vía urbana ni en vía interurbana se han registrado víctimas mortales entre los usuarios de autobuses escolares. Por ello, reiteramos que el transporte escolar es seguro en estos momentos.

Sin embargo, mantenemos el eje central de nuestra argumentación. Mejorar la seguridad vial del transporte escolar es una tarea compleja, que va más allá de los sistemas de retención, como acabo de mencionar en la introducción. Como sus señorías ya conocen, el proyecto de real decreto por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1418/2003, de 21 de noviembre, ha sido remitido al Consejo Superior de Seguridad Vial, con el fin de poder registrar sus comentarios al respecto antes del 14 de marzo. Entre las medidas específicas que se contemplan para el transporte escolar y de menores en el citado proyecto de real decreto quiero destacar dos apartados: por un lado, una reducción notable de los límites de velocidad, y por otro lado, la modificación del artículo 117, que dice específicamente «cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados», dejando claro, primero, que el conductor y los ocupantes de los vehículos estarán obligados a utilizar abrochados los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención homologados, adaptados a su talla y peso; segundo, la forma de viajar en contrasentido de la marcha de los menores de cuatro años, y tercero, que la obligación de utilizar cinturón de seguridad no será exigible en los vehículos que no los tengan instalados, estando prohibido sin embargo que viajen niños menores de tres años sin el sistema de retención adaptado a su talla y peso. Las modificaciones anteriores, como habrán podido comprobar, explicitan el compromiso del Gobierno con la seguridad vial de nuestros menores y a la vez permiten avanzar en la exigencia de la utilización de sistemas de retención infantil o cinturones de seguridad por los menores que viajen en los autobuses, habida cuenta de la limitación de exigencia que al respecto requiere la legislación europea correspondiente.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular es plenamente consciente de que tan solo seis de cada diez autocares que realizan transporte escolar llevan instalados los cinturones de seguridad, tal y como afirma el sector —Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros (Asintra)—, y que otros muchos no disponen de sistemas de cinturones con tres puntos de anclaje, imprescindibles para la instalación de los sistemas de retención infantil. Sin embargo, si tenemos en cuenta que la instalación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 21

de estos cinturones con tres anclajes no puede realizarse sin comprobar previamente que tanto el asiento como sus anclajes están diseñados para soportar las cargas, la aprobación de la proposición no de ley que nos ha presentado el señor Baldoví supondría que la inmensa mayoría de los autobuses, incluidos los que ahora tienen cinturones de seguridad pero de dos anclajes, tendrían que dejar de prestar servicio.

Para ir acabando, centrar el debate sobre la seguridad vial del transporte escolar de manera exclusiva en el autobús, si bien es una pieza necesaria del mismo, no es en absoluto un elemento suficiente, sobre todo si analizamos las cifras de siniestralidad vial y sus causas correspondientes a este modo de transporte. Señorías, nuestro grupo parlamentario está convencido de que la estrategia del Gobierno es la correcta, de que avanza con paso firme dentro de la legalidad vigente, de que tiene en cuenta nuestros compromisos europeos y de que nos conduce a la implantación de un sistema seguro de circulación vial para el transporte escolar y de menores. En resumen, más que centrar los esfuerzos en un problema técnico exclusivamente, afrontemos el reto de mejorar la seguridad del transporte escolar y de los menores desde un punto de vista holístico, multidisciplinar, en el que demos prioridad a aquellas actuaciones que permitan erradicar las diferentes raíces del problema y, en consecuencia, impacten de manera directa sobre los factores determinantes o concurrentes de este tipo de siniestralidad vial.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de portavoces, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Intervengo brevemente para manifestar nuestro apoyo a la proposición no de ley que ha defendido el diputado señor Baldoví. Coincidimos con el planteamiento inicial de la misma, pero entendemos que la enmienda presentada por el Grupo Socialista enriquece y concreta muchos aspectos, por lo que le damos nuestro apoyo. Si se hubiera aceptado la enmienda del Grupo Popular también habiéramos votado a favor. Creemos que la enmienda del Grupo Socialista concreta más y de ahí que vayamos a darle nuestro voto favorable. Este es un tema que preocupa a todos los que tienen la necesidad de realizar esos desplazamientos escolares, porque se trata de una cuestión de seguridad vial, y creo que todos en esta Comisión lo compartimos.

Quiero hacer una reflexión. En la enmienda de sustitución que se va a votar hay un último apartado al que *Convergència i Unió* quiere dar un valor especial. Se nos pide que en la asignatura de educación vial se incluyan de manera expresa todos los sistemas de seguridad en los desplazamientos con autobuses; se incide en esa necesidad. Aunque no va directamente conectado con el texto de la proposición no de ley, como la enmienda de sustitución sí hace alusión a esa necesaria educación vial en las escuelas, desde *Convergència i Unió* queremos reivindicar que ahora que estamos reformando las leyes orgánicas de educación —una legislatura más, porque cada vez que cambia el Gobierno se cambian las leyes orgánicas de educación— intentemos ser capaces de introducir de manera seria esa asignatura, porque los accidentes de tráfico siguen siendo una de las causas principales de muerte de nuestros jóvenes. Tengo que decir al Grupo Socialista, que ahora pide en su enmienda lo mismo, que es una lástima que cuando tramitamos la ley orgánica, estando ellos en el Gobierno, no fueran muy sensibles a las siete enmiendas que el Grupo de *Convergència i Unió* presentó sobre esa necesaria inclusión de la educación vial. Esperemos que ahora, a pesar de que existe una mayoría absoluta, se abran al diálogo en esta cuestión, porque para esta Comisión sería muy importante que la educación vial estuviera dentro del currículum educativo de todos nuestros alumnos de primaria y de secundaria.

Una última reflexión. Compartimos la necesidad de la existencia de todos estos sistemas de los que se habla en esta proposición no de ley, pero creemos que habría que hacer una petición a la industria, y es que vinieran incorporados de serie. Si cuando se fabrica el autobús o el autocar ya se incorporan estos elementos, que son absolutamente necesarios, nos ahorraríamos tener que legislar normativas que obliguen a ponerlos.

Felicidades por esta iniciativa, señor Baldoví; esperemos que pueda aprobarse. Si no fuera así, porque el Grupo Popular votara en contra, lo lamentaríamos, porque creo que los términos en los que está redactada dan un mensaje positivo que no podemos eludir hoy en esta Comisión de Seguridad Vial.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por concluido el debate de esta proposición no de ley, que se va a someter a votación con la inclusión de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 22

— SOBRE LA ADECUACIÓN DE LAS ÁREAS DE DESCANSO EN LAS CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/001407).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a sustanciar el punto 8, sobre la adecuación de las áreas de descanso en las carreteras, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Vasco.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Agirretxea.

El señor **AGIRRETXEA URRESTI**: Qué duda cabe de que la siniestralidad vial en las carreteras españolas actualmente causa cerca de 125.000 víctimas anuales, entre las cuales hay 2.000 fallecimientos. El 30% de estos accidentes son provocados por fatiga y somnolencia, según datos del RACE de 2012. Los accidentes producidos por fatiga causan cerca de 650 muertos, 3.450 heridos graves y, aproximadamente, 40.000 víctimas anuales. Si se cuantifican los costes de los siniestros de este tipo se verá que alcanzan un rango entre 1.400 y 4.300 millones de euros, los cuales se distribuyen en costes de hospitalización, traslados, pérdidas de producción, incapacidades temporales y permanentes, etcétera. En resumen, esta cuantía supone una cifra muy importante en el PIB español anual, entre el 0,15 y el 0,4%.

Contra la fatiga al volante se puede luchar de muchas y diferentes maneras; evidentemente, no todos los accidentes son causa de la fatiga, pero esta sí es una de ellas. En algunos países europeos hace mucho tiempo que se han adoptado medidas que han dado resultados muy positivos de reducción de la siniestralidad de automóviles de turismo, automóviles industriales, incluso autocaravanas. Por tanto, se trata de dotar a las carreteras de áreas de descanso para todos los conductores adecuadas para combatir la fatiga, que preserven el medio ambiente y que proporcionen, incluso a los conductores profesionales, servicios para atender sus necesidades personales. Por ejemplo, en pleno periodo de vacaciones, época en la que las carreteras se llenan de personas que realizan viajes de largo recorrido en coche, las áreas de descanso deberían ser un espacio de relax, sobre todo cuando se realizan, como digo, largos recorridos. El Estado español es un lugar de tránsito de vehículos de largo recorrido, porque muchas personas atraviesan nuestro país a la ida o a la vuelta de sus vacaciones y, sobre todo, los de origen magrebí que van de vuelta a países europeos o a la inversa, y que todos sabemos que llenan las carreteras; también pasan muchos grandes camiones. Por esta razón dichos espacios deberían cubrir, cómo no, las necesidades básicas de los conductores en el momento de realizar las paradas de descanso que, por otro lado, son imprescindibles para garantizar la seguridad y evitar los accidentes de tráfico provocados por el cansancio y la acumulación de horas al volante.

En el Estado español las áreas de descanso son meros apartaderos en la vía, carentes de equipamiento alguno, incluso de la sombra natural que proporcionan los árboles y que difícilmente pueden atender a los requerimientos que constituyen el pedimento de esta proposición. Es decir, para descansar obligatoriamente tienes que ir a un bar y las áreas de descanso no son bares, son otra cosa. En los países donde existen áreas de descanso que merecen este nombre suelen existir campañas puntuales de voluntariado que proporcionan informaciones de interés a los conductores que circulan por sus carreteras. Hace poco, en Francia hacían una encuesta, el conductor respondía y a cambio le daban un pequeño regalo: un mapa, unos accesorios para poder disfrutar de la estancia en esa área de descanso, unos platos de plástico, unos vasos, una bolsa, unas viseras, etcétera. El objetivo es bidireccional: saber qué opina la gente sobre esas áreas de descanso y a cambio reciben un pequeño regalo. Lo que he dicho no es una elucubración de mi grupo parlamentario, se acreditó en el año 2009 en un informe, el Eurotest, en el que participó el RACC —tengo aquí el informe—, que tras analizar 101 áreas de descanso en 16 países europeos —España ocupa el decimoquinto lugar—, llega a la conclusión de que las áreas de descanso de las carreteras españolas suspenden estrepitosamente en calidad, acreditándose la apuesta por las áreas de servicio y no de descanso. Las áreas de servicio y las de descanso son cosas diferentes. En las áreas de servicio de las autopistas el usuario ya ha pagado, para y tiene un restaurante, un servicio de combustible, etcétera, pero en las áreas de descanso que deben existir en las carreteras —en las autopistas también las hay—, no tienes que consumir y pagar obligatoriamente para poder descansar. El informe del Eurotest da a las áreas de descanso españolas la calificación de muy insatisfactorias y solamente Eslovaquia está por detrás del Estado español. Evidentemente, por delante están Croacia, Suiza, Hungría, Suecia, Austria, Dinamarca, Alemania, Francia, Noruega, Italia, Bélgica, Eslovenia, Países Bajos y la República Checa.

Mi grupo parlamentario solicita que esta Comisión inste al Gobierno a realizar un estudio en el plazo máximo de tres meses que posibilite la mejora o nueva configuración de las áreas de descanso, que atiendan a la minoración de la fatiga de los conductores y que preserven el medio ambiente en las mismas, porque algunas áreas de descanso son una verdadera cochambre, en las que la gente no para, entre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 23

otras cosas, porque no puede soportar ni el olor de la basura que hay acumulada. También solicitamos impulsar campañas puntuales, como decía anteriormente, en las áreas de descanso para el diagnóstico de los episodios que afectan a la conducción e información preventiva y de interés de los conductores.

Creo que es necesario dotar a las carreteras del Estado español de las áreas de descanso que su circulación exige, porque tampoco estamos hablando de páramos por los que no pasa nadie sino de lugares transitadísimos por vehículos industriales, por camiones, por autocaravanas, por furgonetas, con familias enteras que viajan cruzando toda Europa. Todos nos hemos encontrado con situaciones verdaderamente lamentables en algunas áreas de descanso. Las autoridades competentes en la materia deben hacer un esfuerzo y esta Comisión debería sumarse —al menos nos gustaría que lo hiciera— a esta proposición que hemos presentado para que las áreas de descanso sean lo que son: una zona donde la persona, la familia, el chófer que para con su camión, coche o furgoneta pueda descansar, que además esté dotada de una seguridad mínima, como ocurre en otros países europeos, y que esté limpia. Les he comentado qué es lo que se ofrece en otros países, y los estándares de calidad de un área de descanso son: que esté equipada con lavabos; que tenga asegurado el mantenimiento y la limpieza de todas sus instalaciones; que en periodo de vacaciones todas las instalaciones sanitarias se limpien con mayor frecuencia; que se reponga regularmente el papel higiénico, el jabón, las toallas de papel, y se mantengan en funcionamiento los secadores de manos; que todas las instalaciones para personas discapacitadas estén mínimamente preparadas; que se marquen plazas de aparcamiento; que se ponga un número suficiente de contenedores de basura; que se instalen mesas de picnic —cuando se pueda— y juegos para niños; y que se mantengan estas áreas debidamente separadas de la carreteras. Hace falta mejorar la seguridad a través de controles regulares por parte de unidades de mantenimiento de autopistas o carreteras y de la policía correspondiente.

Me gustaría que esta Comisión se uniera al objetivo y deseo de esta proposición no de ley y votara a favor de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas, una del Grupo Socialista y otra del Grupo Popular.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García Gasulla.

El señor **GARCÍA GASULLA**: Antes de exponer las dos enmiendas que proponemos, quisiera recordar algo. Hoy hace 111 años, fue allá por el año 1902, que se matriculó en Madrid el primer automóvil.

En cuanto a la motivación de nuestras enmiendas, no voy a abundar en la importancia de la fatiga como causa de siniestralidad en las carreteras, porque el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco ha dejado claro que constituye la causa de un sinnúmero de pérdidas humanas y de medios económicos. En relación con el estado de las áreas de descanso que tenemos, hay dos hitos importantes. Uno es el estudio Eurotest del año 2006, en el que nuestras áreas de descanso quedaban muy mal paradas; otro, el más reciente, que es el que ha mencionado el portavoz del Grupo Vasco, del año 2010, en el que al menos hay unas pocas que obtienen la máxima puntuación en seguridad, sobre todo para el transporte de mercancías. Voy a nombrarlas, porque se lo merecen. Se trata del área El Navarro, en Zaragoza, en la A-2, CIM Vallès, en la provincia de Barcelona, Padrosa, en Gerona, en la AP-7, y Arasur, en la provincia de Vitoria, en la AP-1. Acompañando a este último estudio de Eurotest de las áreas de descanso, existe el proyecto europeo Label, que lo que pretende es intentar fijar cuáles son las condiciones que deben tener las áreas de descanso y certificarlas en seguridad y servicios. Resultan importantes estas certificaciones europeas.

Si tengo que añadir algo más, lo haré desde el punto de vista de la definición médica de lo que significa la fatiga para el conductor. No quiero dejar de decir que la fatiga produce al conductor pérdidas de concentración, reacciones lentas e inseguras, visión borrosa, incluso dificultad para recordar los últimos kilómetros recorridos. Además, hay una serie de síntomas —lo digo porque los conductores deberían conocerlos para saber cuándo les llega la fatiga— como son el picor de ojos, sequedad de boca, calambres, dolor de espalda, inquietud en las piernas y somnolencia. En algunos estudios se compara la conducción durante diecisiete horas sin dormir con los efectos que tiene una tasa de alcohol de 0,5 gramos por litro en sangre, lo que se traduce en una pérdida de capacidades.

Contra esta fatiga, solo existe una forma de luchar: antes del viaje, conseguir que el conductor duerma horas suficientes para que esté descansado; durante el viaje, manteniendo una correcta ventilación del vehículo, bebiendo con frecuencia para evitar la deshidratación, evitar las bebidas alcohólicas, limitar las horas de conducción y, sobre todo —eso tiene que ver con la proposición del Grupo Vasco—, parando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 24

quince minutos cada dos horas para poder realizar estiramientos e incluso disfrutar de una siesta. Para poder realizar estas higiénicas paradas con suficientes servicios y seguridad es necesaria la mejora y nueva configuración de las áreas de descanso que propone el Grupo Parlamentario Vasco.

Hemos presentado dos enmiendas de modificación. En el primer punto mencionamos el proyecto Label europeo, que es el que fija las condiciones de seguridad y servicios. En el segundo punto, introducimos la responsabilidad de las autoridades del Tráfico para llevar a cabo esas campañas, no puntuales, como se decía, sino periódicas, colaborando con asociaciones de automovilistas, como RACE, o con empresas privadas. Sabemos que estas enmiendas no se van a aceptar, lo cual lamentamos, pero a pesar de todo, dada la importancia del tema, votaremos favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Antonio Pérez.

El señor **PÉREZ INSUA**: La apuesta firme llevada a cabo por el Ministerio de Fomento para la mejora de la seguridad de la circulación, ha permitido que en los últimos años la Red de Carreteras del Estado haya experimentado una importante transformación y que el riesgo de sufrir un accidente haya descendido de manera significativa. De este modo, en 1998 se inició una disminución de los índices de accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado que ha hecho que de forma paulatina el riesgo de sufrir un accidente con víctimas en las carreteras estatales haya descendido un 52,9% y un 76,2% el de fallecer como consecuencia de sufrir un accidente de circulación, pasando el índice de peligrosidad del 20,8% en el año 1998, al 9,8% en 2011, y el índice de mortalidad del 2,1% al 0,5% en el mismo periodo. Esta evolución positiva, que también se ha experimentado en el conjunto de las redes de carreteras autonómicas y locales, se ha visto consolidada en el año 2012, año durante el cual se han reducido las víctimas mortales un 12% en el conjunto de la red de carreteras nacionales, siendo esta tendencia más acusada en la Red de Carreteras del Estado con un descenso del 17%.

En relación con las cuestiones planteadas sobre las áreas de descanso en la Red de Carreteras del Estado, creemos, en primer lugar, que es necesario distinguir entre tres conceptos diferentes: área de descanso, área de servicio y estación de servicio situada fuera de un área de servicio. Estos tres conceptos vienen recogidos en la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, y en el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento general de carreteras. Tanto las áreas de descanso como las áreas de servicios son elementos funcionales de la carretera y por ello forman parte del dominio público viario. Su planificación, su estudio, proyecto, ejecución, explotación y conservación corresponden al Ministerio de Fomento. Todo lo contrario sucede con las estaciones de servicio, situadas fuera de las áreas de servicio. Se trata de iniciativas privadas en las que un particular posee unos terrenos próximos a la carretera y decide prestar unos determinados servicios a los usuarios de dicha carretera y su entorno. La Administración General del Estado se limita en este caso a autorizar su implantación bajo unas condiciones concretas recogidas en los artículos 67 y siguientes del Reglamento general de carreteras, en el que se definen las áreas de servicio de la siguiente manera: Son áreas de servicio las zonas colindantes en las carreteras diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburante, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

Por otra parte, las áreas de descanso son elementos funcionales que pretenden prestar servicios básicos al usuario de la carretera; es decir, zona de picnic, zona de paseo, zona infantil, plazas de aparcamiento y aseos. Al igual que en el caso de las áreas de servicio corresponde al Ministerio de Fomento su planificación, proyecto, construcción y explotación. Por lo general, la construcción de las áreas de descanso se ejecuta a través de los contratos de obras; la conservación y la explotación se realizan a través de los contratos de conservación integral del Ministerio de Fomento. No obstante, en las áreas de descanso situadas en tramos de autopista es el propio concesionario el encargado de su conservación y explotación. En la actualidad, los servicios que se pueden encontrar en las áreas de descanso de la Red de Carreteras del Estado proyectadas en los últimos años dependen principalmente de la intensidad media diaria, es decir, del número medio anual de vehículos por día, el conocido IMD, en la carretera donde se implante. De esta forma, las áreas de descanso clasificadas como tipo 1, las que tienen una intensidad media diaria menor de 10.000 vehículos, y tipo 2, intensidad media diaria entre 10.000 y 15.000 vehículos, ofrecen los servicios de picnic, zona de paseo, zona infantil y plazas de aparcamiento. La única diferencia entre una categoría y otra radica en las dimensiones de cada zona y en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 25

el número de plazas de aparcamiento. Las áreas de descanso clasificadas como tipo 3, además de los servicios citados ofrecen un edificio con aseos. En la actualidad, el Ministerio de Fomento en las áreas de descanso, entendiéndose por tales aquellas zonas que forman parte del dominio público viario de la Red de Carreteras del Estado, habilitadas especialmente para prestar los servicios básicos al usuario de la carretera, es decir, zona de picnic, zona de paseo, zona infantil, plazas de aparcamiento y aseos, ya realiza actuaciones de adecuación y conservación en el marco de los contratos de conservación integral para el mantenimiento de la red, tendentes a garantizar unas adecuadas condiciones de viabilidad. Además, las instalaciones ubicadas en las áreas de descanso se adaptan a lo establecido anteriormente en función de la intensidad media diaria de la carretera a la que sirven.

Hemos propuesto una enmienda de modificación con el siguiente texto alternativo. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a proseguir con las actuaciones de mantenimiento de las áreas de descanso afectas al dominio público viario de la Red de Carreteras del Estado, en el marco de los contratos de conservación integral de la Dirección General de Carreteras, para garantizar su adecuado mantenimiento. Asimismo, por lo que se refiere a los aspectos tratados en el segundo punto de la proposición no de ley, encuadrados en el ámbito de la Dirección General de Tráfico, deberá ser incluida —nos consta que así se hará— en las distintas campañas que realice la Dirección General de Tráfico información relativa a los episodios que afectan a la conducción, así como otras informaciones preventivas y de interés para los conductores.

Tenemos conocimiento de que el grupo proponente ha manifestado su intención de mantener la proposición en sus propios términos y por esa razón nos vemos en la obligación de anunciar nuestro voto contrario a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al turno de portavoces. Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Convergència i Unió votará a favor de esta proposición no de ley del Grupo Vasco, muy bien defendida por el diputado Joseba Agirretxea. El texto que vamos a votar finalmente, que es el inicialmente presentado por el Grupo Vasco, no puede merecer un voto contrario del Grupo Popular, porque no hay razón alguna para que el Gobierno se niegue a realizar un estudio sobre esa necesaria mejora que en algunos aspectos es urgente. El Real Automóvil Club y el RACC han realizado estudios para analizar de qué forma el cansancio, la fatiga influye en la seguridad vial. Esto lo ha explicado muy acertadamente, quizá por su profesión médica, el diputado socialista Guillen García Gasulla, que sabe perfectamente de qué forma esa fatiga afecta en ocasiones al conductor y que en toda área de descanso deben existir una serie de condiciones mínimas que ayuden al necesario descanso. Por tanto, no puede haber ningún voto en contra de una proposición no de ley tan tímida, tan obvia y tan de sentido común; ningún grupo puede votar en contra. El Grupo Popular no puede explicar, porque sería ridículo, que ha votado en contra porque a lo mejor hacer un estudio supone un gasto. Es ridículo porque a través de esta Comisión de Seguridad Vial se introdujo en la Ley de Tráfico una enmienda de Convergència i Unió —lo recordará bien el señor Corcuera que era portavoz del grupo mayoritario cuando la presentamos—, que se aprobó por unanimidad, en la que se decía que todo aquello que se recauda por sanciones de tráfico debe destinarse al 100% a políticas a favor de la seguridad vial. Creo que alguna multa podrán destinar a realizar ese estudio que tan acertadamente les pide el señor Agirretxea, en nombre del Grupo Vasco, en su proposición. Si no lo aprueban, será ridículo. Si se aprueba esta proposición no de ley, no va a ser la panacea, pero será un paso más en la dirección de mejorar cuestiones que directa o indirectamente tienen una relación con la seguridad vial y con la prevención de accidentes de tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: El diputado proponente no acepta ninguna de las dos enmiendas y, por tanto, la proposición no de ley se votará en sus propios términos.

— **SOBRE LA NECESARIA REVISIÓN DEL APAGÓN DE FAROLAS EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO, POR SU IMPACTO NEGATIVO EN LA SEGURIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/001419).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a sustanciar el último punto del orden del día, la proposición sobre la necesaria revisión del apagón de farolas en la Red de Carreteras del Estado, por su impacto negativo en la seguridad vial, presentada por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 26

Para su defensa, tiene la palabra la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Todo parece indicar que hemos pasado del derroche desmesurado y alarmante de energía para iluminar nuestras carreteras al apagón arbitrario y peligroso en importantes tramos de las mismas. Creemos que el Gobierno ha adoptado esta medida con el único propósito de ahorrar, pero, como dice la Asociación Española de Fabricantes de Iluminación, ahorrar no es apagar. De lo que se trata es de cambiar los puntos de luz por otros más eficientes, que puedan reducir el consumo en un 40% y amortizarlo así en dos o tres años. El apagado alterno farola a farola también hubiera sido una mejor alternativa, pero esta, tal y como ha sido improvisada por el Gobierno, supone un riesgo real para los conductores. Lo que la Dirección General de Tráfico ha venido a denominar como apagón selectivo no es cierto cuando existen tramos completos de vía que no tienen iluminación. Un ejemplo es la falta de iluminación que existe en muchas de las incorporaciones a las vías. Esto puede conllevar el aumento de accidentes de tráfico y precisamente ahí no se puede bajo ningún concepto ahorrar, pues el Gobierno debe actuar con medidas que, muy al contrario de estas, eviten los riesgos potenciales de accidentes en lo máximo posible. En Madrid, zonas de alto tránsito de la M-40, como el tramo comprendido entre la salida hacia la carretera de Toledo y el barrio de Carabanchel en sentido A-5 o el área que transita entre Cuatro Vientos y la salida a la Ciudad de la Imagen, permanecen durante la noche sin iluminación suficiente para circular bajo condiciones mínimas de seguridad. En la M-45, en las proximidades de Mercamadrid, o en la M-50 existen tramos de apagado de forma alternativa cada pocos kilómetros, que sufren así las consecuencias del ahorro a toda costa sin ningún tipo de criterio. La Asociación de Automovilistas Asociados también pone de relieve el peligro, manteniendo que la realidad es que a menor iluminación hay mayor riesgo de tener accidentes, especialmente en los enlaces para dejar o para incorporarse a una autovía. Estudios realizados por la Asociación Española de Carreteras aseguran que a partir de la caída del sol el riesgo de morir en un accidente de circulación se incrementa 3,10 veces en relación con el día y que la iluminación de las carreteras reduce los accidentes con víctimas en un 20%. Sin duda, el mayor ahorro energético es el que no se consume. Desde este principio, debe articularse toda una batería de actuaciones encaminadas hacia la eficiencia energética, que utilizando las nuevas tecnologías permitan ser más responsables con el medio ambiente, restringiendo también, porque también hay que hacerlo, el uso del coche y facilitando los recursos lumínicos única y exclusivamente necesarios, pero es absolutamente incompatible y no puede hacerse nunca poniendo en peligro la seguridad y la vida de las personas solo con el fin del ahorro económico y bajo la única premisa de recortar gastos a toda costa.

La iluminación de las vías debería por tanto mantenerse en tramos con altos niveles de siniestralidad, en tramos con altos niveles de tráfico, en franjas horarias determinadas, cuando las condiciones atmosféricas así lo aconsejen, en rotondas, en intercambiadores, en incorporaciones a la autopista, en zonas en las que se produzca un accidente o en zonas de paso frecuente de animales. Pedimos también en nuestra proposición no de ley que se realice en un plazo máximo de seis meses un estudio técnico que nos haga ver con claridad qué impacto se ha sufrido con la desactivación de las farolas en la Red de Carreteras del Estado y cómo ha evolucionado la siniestralidad nocturna en los tramos en los que se ha suprimido la iluminación, para tomar las medidas adecuadas y oportunas que racionalicen esta situación. Queremos que se revisen los contratos con las empresas propietarias o gestoras de las carreteras de peaje, que tienen pingües beneficios y que ahora se van a ver beneficiadas por el Estado, para que bajen sus precios de peaje, porque ahora mismo no tienen que pagar la luz, con lo cual el margen de beneficio es mayor. Queremos que se incrementen las inversiones para la mejora de la eficiencia y el ahorro energético. Ponemos algunos ejemplos que son reconocidos por todos, como la implantación de paneles fotovoltaicos, las lámparas led y otras tecnologías.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a sustanciar las enmiendas. La única enmienda que se ha presentado es del Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra la diputada doña Irene Moreno.

La señora **MORENO FELIPE**: Lo primero que quiero manifestar hoy en esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible es que el objetivo principal del Gobierno del Partido Popular y el compromiso más firme en el ámbito de la gestión de la Red de Carreteras del Estado no es otro que la circulación de vehículos y peatones con total seguridad, funcionalidad y comodidad. Este hecho irrefutable no resulta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 27

incompatible con la aplicación de criterios de economía y sostenibilidad de nuestro medio ambiente, algo muy necesario en estos tiempos.

Señorías, de acuerdo con la normativa vigente, la iluminación a cielo abierto no es necesaria, aunque sí se establezca su obligatoriedad en tramos de carretera en los que discurren túneles. En materia de alumbrado en carreteras, el Ministerio de Fomento viene actuando conforme a lo establecido por el acuerdo del Consejo de Ministros del 11 de marzo de 2011. De acuerdo con el mismo, la Dirección General de Carreteras ha planteado racionalizar el consumo de energía eléctrica en la Red de Carreteras del Estado, sin olvidar el criterio primordial de la misma, que no es otro que garantizar la seguridad de los ciudadanos. En este sentido, el Ministerio de Fomento ha realizado un meticuloso estudio y ha elaborado criterios en materia de iluminación de carreteras que contemplan la seguridad y el ahorro energético.

Me gustaría argumentar la postura de mi grupo respecto a la iniciativa presentada por Izquierda Unida. A nuestro entender, no procede la realización del estudio que solicitan ustedes en la proposición no de ley, porque este estudio ya ha sido considerado a la hora de aplicar los criterios de iluminación en nuestras vías. Estos criterios se han tenido en cuenta a la hora de elaborar los criterios de ahorro energético, como son: en autovías, los tramos y enlaces con intensidad media superior a 80.000 vehículos por día y con intensidad media de 60.000 vehículos por día pero que sufren frecuentemente fenómenos meteorológicos adversos, los tramos y enlaces catalogados como de concentración de accidentes, los tramos y enlaces que tienen alto tráfico de entradas y salidas y las zonas de puntos singulares, como son glorietas e intersecciones, en las que se puede producir una falta de percepción u orientación del conductor por falta de iluminación; en las carreteras convencionales se mantiene la iluminación en los puntos singulares, como glorietas e intersecciones con un índice de siniestralidad superior a la media y en travesías se mantienen iluminadas las zonas que se corresponden con áreas pobladas, con aceras y edificaciones consolidadas. Las estadísticas arrojan un descenso del 12% de accidentes mortales durante 2012, con un descenso en todos los tipos de vías de 180 víctimas respecto a 2011. Como ustedes saben, el 77% de los accidentes se produce en vías convencionales y la iluminación en las vías se contempla mayoritariamente en autopistas y autovías.

Tampoco estamos de acuerdo con que soliciten revisar los contratos con empresas propietarias o gestoras de las carreteras de peaje, puesto que la iluminación de una autopista de peaje es una más de las variables que la sociedad concesionaria de la misma debe considerar para mantener en todo momento la seguridad de la circulación, que es una de sus obligaciones contractuales. Debe tenerse en cuenta también que las autopistas de peaje son de carácter netamente interurbano y tienen poco alumbrado en su recorrido, concentrándose el mismo en enlaces y entradas a zonas urbanas y periurbanas. Es necesario recordar también que la tarifa de una autopista se calcula para recuperar los costes de construcción y explotación de la misma. En consecuencia, no apoyamos este aspecto.

Respecto a su solicitud de incrementar las inversiones para la mejora de la eficiencia y el ahorro energético mediante la implantación progresiva de paneles fotovoltaicos, lámparas led y otras tecnologías, el Gobierno viene trabajando desde el comienzo de la legislatura y ya ha dispuesto diversos elementos de mejora de eficiencia energética, tales como reguladores de flujo, relojes astronómicos, luminancímetros, células fotoeléctricas, etcétera. Tal como indicamos en nuestra enmienda, está previsto, en el marco de las disponibilidades presupuestarias, proseguir con la implantación progresiva de nuevas tecnologías que supongan un ahorro energético.

Señorías, ustedes son conscientes de que no existen datos que relacionen la aplicación de medidas de eficiencia y ahorro energético con una influencia negativa en la seguridad vial, como he referido con anterioridad y demuestran los datos de siniestralidad del último año 2012. Es por ello que nuestro grupo parlamentario ha presentado una enmienda de modificación a su proposición no de ley, en la que instamos al Gobierno a proseguir adoptando las medidas necesarias, tendentes a racionalizar el consumo de energía eléctrica en la Red de Carreteras del Estado por motivos de eficiencia, ahorro y consumo energético sostenible, respetando la normativa vigente relativa a la seguridad de las mismas, y en el marco de las disponibilidades presupuestarias, a proseguir con la implantación progresiva de nuevas tecnologías que supongan una mejora para la eficiencia y como consecuencia un ahorro energético en este ámbito. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al turno de portavoces. Tiene la palabra el señor Guillaumes.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Señorías, intervengo muy brevemente para posicionarnos. Votaremos a favor de la proposición no de ley. Nadie es más consciente que nuestro grupo, que gobierna

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 28

en Cataluña, de la necesidad de hacer economías en este momento y de hacerlas en todas partes. No hubiéramos votado una proposición de La Izquierda Plural que fuera simplemente demagógica, en el sentido de pedir que se mantuviera la iluminación existente, pero esa no es la propuesta que hace; de hecho, establece una serie de criterios y alternativas más económicos. Por cierto, he atendido con interés a la intervención de la portavoz popular y no veo que haya contradicción entre lo que dice la proposición no de ley y lo que ella argumenta que está haciendo ya el Gobierno. En todo caso, las dos medidas serían acumulables, sin sustituir el contenido de la proposición de La Izquierda Plural. Como vemos que es una proposición no de ley meramente propositiva, que está intentando dar alternativas a un problema que existe —porque, digan lo que digan, no es lo mismo tener una visibilidad de 40 metros que tenerla de 300, eso es de sentido común—, nuestra posición será favorable.

El señor **PRESIDENTE**: La última intervención de hoy va a hacerla un diputado de Teruel. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Vicente Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Muchas gracias, señor presidente, por la publicidad que hace de mi provincia. Siempre es de agradecer.

Señorías, mi intervención va a ser favorable al *petitum* que hace la diputada de La Izquierda Plural, si bien haciendo constar que nos gustaría que se produjese la votación separada del punto tercero, porque tenemos ciertas dudas de que se pueda hacer una revisión unilateral de los contratos que tienen en estos momentos las empresas gestoras de las carreteras de peaje. Pero si la señora De las Heras quiere someter su proposición no de ley a votación tal como está redactada, la votaremos a favor, conformándonos con que conste en el «Diario de Sesiones» nuestra posición respecto a ese punto tercero.

En el resto de los puntos estamos completamente de acuerdo y lo estamos por coherencia con lo que nosotros hicimos cuando estuvimos en el Gobierno. El anterior Gobierno del Partido Socialista hizo dos cosas fundamentales. En primer lugar, aprobó un real decreto, el 345/2011, sobre gestión de la seguridad vial de las infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, que recogía una serie de métodos de actuación que se enmarcaban en lo establecido en la Ley de Carreteras y que contemplaba dentro de esos métodos las auditorías de seguridad viaria. Uno de los aspectos que deben revisar esas auditorías de seguridad viaria es la iluminación y así consta en el anexo 2 del real decreto. Por tanto, esa petición que hace La Izquierda Plural de realizar un estudio técnico sobre el impacto de la desactivación de las farolas en la red de carreteras nos parece razonable. En segundo lugar, se elaboró el Plan de ahorro y de eficiencia energética, que planteaba como objetivo reducir en un 50% el flujo luminoso en autovías y autopistas; el 50%, señorías, no el 100%. Desde luego, si queremos ahorrar, el mejor método es tener apagadas todas las farolas —como dice el refrán, muerto el perro se acabó la rabia—, pero ese no era el objetivo del Plan de ahorro y eficiencia energética, el objetivo era que esa reducción del 50% no fuese incompatible con una mejora en la visibilidad, fundamentalmente en aquellas situaciones que pudieran ser de riesgo, como las que el punto segundo de esta proposición no de ley describe.

Tenemos que tener en cuenta una cuestión que nos parece fundamental. En este documento que tengo aquí sobre siniestralidad vial en la España de 2011 se dice alguna cosa que es bien importante. Se dice: Pese a que en números absolutos la mayoría de los fallecimientos ocurren en accidentes entre las 8 y las 19:59 horas, es el período de la noche, entre las 20 y las 7:59 horas, cuando el índice de letalidad es más alto. Algo tendrán que ver la visibilidad y la iluminación en este asunto. Es verdad que el Gobierno insiste en que no existen datos que permitan establecer una relación entre la siniestralidad en un tramo de carretera y la variación de los niveles de iluminación en la misma, pero el propio Gobierno, en una contestación a un senador en junio de 2011 dice lo siguiente: No obstante, en los tramos que no discurren en túnel, también es posible y recomendable la iluminación en determinados casos por el carácter urbano o urbanizado de los terrenos atravesados o por la intensidad de tráfico o por las propias características de la carretera o de la autovía correspondiente. Es decir, el Gobierno viene a dar la razón a lo que expone en su *petitum* la diputada de La Izquierda Plural. Por todas estas cuestiones, nosotros votaremos favorablemente esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar la palabra a la proponente de la proposición no de ley para que nos diga si acepta la enmienda del Grupo Parlamentario Popular y si acepta la votación separada del punto tercero.

Señora De las Heras.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 29

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Tanto la diputada del Grupo Popular como yo misma hemos hecho un esfuerzo para llegar a un acuerdo. La propuesta era que se recogieran los puntos que proponían como adición a nuestra proposición no de ley con una transaccional en el segundo punto. No ha sido posible y por tanto no podemos aceptar la enmienda, porque cambia sustancialmente toda nuestra proposición no de ley. Con respecto a la propuesta del Grupo Socialista, vamos a mantener nuestra proposición en sus justos términos, pero entendemos que quiera que conste en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, se votará en los términos iniciales.

Vamos a proceder a la votación de las proposiciones no de ley. Hemos cumplido el compromiso de no hacerlo antes de las seis y media. Vamos a votar según el orden del día inicial, no con la alteración que hemos realizado.

En primer lugar, votamos la proposición no de ley sobre creación del consejo nacional de la bicicleta, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Vamos a votar la segunda proposición no de ley, para priorizar la instalación de radares fijos en los tramos de concentración de accidentes, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que se vota con la inclusión de la enmienda del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a la tercera proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, que se vota en sus propios términos. Es una PNL sobre medidas para facilitar el transporte de bicicletas y mejorar la seguridad de la red viaria.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición número 4, relativa a la correspondencia de domicilios entre el registro de conductores y el padrón de habitantes. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular y se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La quinta proposición ha quedado aplazada para una próxima sesión. Pasamos a la votación del punto número 6, proposición no de ley relativa a la señalización de las carreteras con tránsito de ciclistas. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular y se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 40; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la proposición número 7, sobre mejora de la seguridad en el transporte escolar y de menores, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, señor Baldoví, que incluye una enmienda del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la octava proposición no de ley, sobre la adecuación de las áreas de descanso en las carreteras, del Grupo Parlamentario Vasco, que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 280

13 de marzo de 2013

Pág. 30

Pasamos a la última proposición no de ley, sobre la necesaria revisión del apagón de farolas en la Red de Carreteras del Estado, por su impacto negativo en la seguridad vial, presentada por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Se levanta la sesión.

Eran las seis y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-280