



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 292

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ

Sesión núm. 7

celebrada el jueves 18 de febrero de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Decaída del orden del día:

- Proposición no de ley relativa a establecer una moratoria a la Instrucción 20/V-139 de la Dirección General de Tráfico. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/000378) 2

Proposiciones no de ley:

- -Sobre la mejora de los accesos en la red viaria en la provincia de Ourense. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001698) 2
- Sobre la implementación de medidas por parte de la Dirección General de Tráfico (DGT) para la concienciación y fomento del uso de la bicicleta, la reforma del reglamento de circulación con medidas que aumenten la protección y seguridad de los ciclistas y la colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) para la promoción de criterios de pacificación que aseguren la puesta en marcha de redes ciclistas adecuadas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001435) 4
- Relativa a elaborar un nuevo Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial para el periodo 2021-2030, con especial atención a los usuarios vulnerables. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/001564) 8
- Sobre llevar a cabo el diseño y creación de una señal de zona de bajas emisiones, así como su incorporación en el catálogo oficial de señales de circulación. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001644) 12

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 2

— Relativa a ayudas económicas a jóvenes para la obtención del permiso de conducir. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/001693)	16
— Sobre el aumento de la capacidad examinadora de la Dirección General de Tráfico en todas las pruebas para la obtención del permiso de conducir mediante la creación de una bolsa de empleo de examinadores itinerantes. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001820)	19
— Relativa a subvencionar a las entidades locales en la adaptación de la señalización a los nuevos límites de velocidad en vías urbanas aprobados por el Gobierno. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001905)	22
Votaciones	25

Se abre la sesión a la una de la tarde.

DECAÍDA DEL ORDEN DEL DÍA:

- **PROPOSICIÓN NO DE LEY RELATIVA A ESTABLECER UNA MORATORIA A LA INSTRUCCIÓN 20/V-139 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/000378).**

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

Señorías, buenas tardes. Antes de empezar a debatir las proposiciones no de ley que aparecen en el orden del día, les recuerdo que la primera proposición no de ley ha sido retirada por su autor, el Grupo Parlamentario Republicano.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE LA MEJORA DE LOS ACCESOS EN LA RED VIARIA EN LA PROVINCIA DE OURENSE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001698).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, tal y como les he adelantado, va a haber un cambio en el orden del día. En relación con la proposición que aparece en el 6.º punto del orden del día, presentada por el Grupo Socialista, me han pedido un cambio tanto el portavoz que la va defender como el portavoz del Grupo Popular por cuestiones de desplazamiento y de horario de aviones. Por tanto, iniciaremos la sesión con esta proposición, que consta como número 6, sobre la mejora de los accesos en la red viaria en la provincia de Orense.

Para su defensa, en nombre del grupo proponente, tiene la palabra el señor Pérez Abellás.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Gracias, señor presidente.

Señorías, el Partido Socialista presenta una proposición no de ley sobre la mejora de los accesos en la red viaria en la provincia de Orense. Señorías, en la actual coyuntura en la que se persigue el fomento y la adecuación de la red viaria de nuestro país, nos encontramos con situaciones en las que el acceso a las carreteras, así como su recorrido, entraña acciones peligrosas tanto por su conformación como por su estado de conservación. La distribución de la población española, desigual en su poblamiento, desigual en su densidad y aglomeración, ha derivado en un tratamiento escorado en la promoción, implementación y adecuación de su red viaria.

Señorías, la provincia de Orense encarna esa tipología básica de lo que se ha venido denominando la España vaciada y dentro de la ordenación territorial, y como consecuencia, se ha visto traducida en una implementación menor de su red viaria. Se trata de un territorio con escasa población, concentrada en su mayor parte en pocos municipios, que contiene una densidad muy baja y a la vez dispersa en núcleos de población distantes entre sí. Todo ello ha tenido su plasmación en una escasa y en muchas ocasiones mal planteada implementación, obviando la misión principal de la red vial que es la interconexión. No se debe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 3

ni se puede olvidar a esa porción de nuestro territorio que forma parte intrínseca de nuestra red viaria poblacional y sentimental. Es nuestro deber moral y de justicia ejercer las acciones pertinentes para que su acceso a una mejor comunicación sea posible.

Por ello, nosotros, desde el Grupo Parlamentario Socialista, presentamos esta proposición instando al Gobierno a continuar impulsando, en primer lugar, el proyecto para la construcción del enlace y reordenación de accesos de la carretera N120 en Vilamartín de Valdeorras, Ourense, con objeto de incrementar la seguridad en los accesos a la citada población. Y en segundo lugar, en tanto se culmine el citado proyecto, nuestra propuesta insta al Gobierno a implantar un sistema de advertencia dinámica de intersecciones con objeto de reducir la siniestralidad en los citados accesos.

Hemos recibido una enmienda de modificación del Partido Popular que una vez analizada, y con los informes pertinentes de los ministerios, no la podemos aceptar. Lo único que pedimos es que apoyen esta PNL para que la provincia de Ourense mejore en sus comunicaciones.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Abellás.

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

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, hablamos de un bello municipio de la provincia de Ourense, Vilamartín de Valdeorras, en esa comarca, y de un tema relacionado con los accesos y la seguridad vial en las proximidades de la carretera N120 que por allí pasa. Este tema ha sido de honda preocupación para los diputados ourensanos del Grupo Parlamentario Popular. En mayo de 2019 presentamos una pregunta interesándonos ante el ministerio sobre cuándo iba a tener concluida la redacción del proyecto de mejora de seguridad vial en este punto. En julio del año 2019, el Gobierno nos respondió que el citado estudio estaba en redacción y que una vez que se aprobase se incoaría el correspondiente de información al público. Como quiera que estábamos interesados en este tema, el 12 de diciembre de 2019, preguntamos en el Congreso por escrito qué razones explicaban el retraso que se estaba produciendo y qué estaba pasando con el citado estudio. El 31 de enero de 2020, es decir, ya se ha cumplido un año en enero de este año, nos contestó que se encontraba en fase de redacción, debiendo ser sometido al trámite de información pública. Se constata, en primer lugar, el interés que hemos tenido en ocuparnos de este importante tema y, en segundo lugar, la parsimonia que se toma el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y especialmente su Dirección General de Carreteras, en tramitar y resolver los proyectos. No parece razonable que un proyecto de un enlace de esta envergadura lleve ya veinticuatro meses, es decir, dos años, en redacción.

Hoy el Grupo Parlamentario Socialista, por mediación de nuestro compañero diputado ourensano don Adolfo Pérez Abellás, nos trae esta iniciativa por la que nos plantea que continuemos impulsando el proyecto. Ciertamente queremos impulsar el proyecto, pero como le queremos dar más fuerza a esta petición del Congreso, por eso lo enmendamos. En nuestra enmienda nosotros planteamos que se concluya la redacción del proyecto de construcción de este enlace y de los accesos de la N120, cuya redacción se inició en el año 2019, para que pueda ser sometido al obligado trámite de información al público para la aprobación vecinal —porque consideramos que es muy importante que lo que se plantee sea aprobado y del gusto de los vecinos— y se proceda a continuación a la licitación de las obras a la mayor brevedad y, en todo caso, antes de que finalice el presente año 2021. Señorías, nosotros no somos ingenieros ni lo pretendemos, ya que a ellos les corresponde el diseñar los enlaces y los accesos. Sin embargo, creemos que se debe valorar y no descartar —como hizo el delegado del Gobierno en el mes de octubre de 2019— la posibilidad de ejecutar una rotonda en función de la intensidad media diaria de vehículos en este punto, que no hay coincidencia en que supere o no los 5000 vehículos/día que condicionaría efectivamente la realización de esa rotonda. Se trata de proponer la solución que genere la menor afición a propiedades y a vecinos.

Termino, presidente, diciendo que además de este tema hay otro ajeno a este asunto en Vilamartín de Valdeorras, que tiene que ver con los futuros accesos a un polígono, el de Sobreira, en Vilamarín; un polígono industrial que merece la pena que en otro estudio aparte se valore y se estudie. Estamos hablando de un tramo, efectivamente, con peligrosidad y con accidentabilidad, y prueba de ello es que aquí está instalado uno de los cincuenta radares que más multan de toda España, señal inequívoca de que es un tramo peligroso y con limitación de velocidad.

Muchísimas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 4

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

Para fijar posición, en primer lugar, tiene la palabra el señor Cambronero, del Grupo Ciudadanos.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Quiero empezar mi intervención desde este escaño, donde se encuentra un policía nacional orgulloso de serlo, rindiendo homenaje a los policías nacionales y a los mossos d'esquadra agredidos ayer por una turba de violentos en Madrid y en Cataluña; grupo de violentos, además, alentado por grupos de esta Cámara. Les deseo desde aquí, al igual que mi grupo, una pronta recuperación a los compañeros heridos. Gracias, sinceramente, por defender la democracia, por defendernos a todos frente a quienes quieren romperla, desde la calle unos y otros desde esta Cámara. Por cierto, señores socialistas, abrumado estoy por las condenas a la violencia que han mostrado, ni su presidente, ni el ministro del Interior, nadie. Tenemos un Gobierno de coalición compuesto, por un lado, por quienes alientan la violencia y, por otro, por quienes no la condenan. Y todo ello durante una pandemia, algo terrible.

Seré muy breve en mi intervención sobre el contenido de esta proposición no de ley. Estamos básicamente de acuerdo con esta proposición no de ley del Grupo Socialista, partiendo de la base de lo que voy a decir en muchas ocasiones hoy, prácticamente en las tres propuestas que han presentado. Que un grupo del Gobierno se autoinste o inste al Gobierno, viene siendo un poco absurdo. Háganlo sin tanto teatro, no gasten cupo en esto y hagan iniciativas de verdad, que podamos votar. Aun así votaremos a favor.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos, señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Intervendré de forma muy breve, solamente para manifestar nuestro apoyo a esta iniciativa, a la que votaremos favorablemente porque entendemos que beneficiará a la ciudad de Ourense y a su tráfico.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Alcaraz.

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

Este último cambio que se nos ha notificado ha hecho que mi compañero no llegue a tiempo para defender esta PNL, que le tocaba él. Adelanto que nuestro grupo, obviamente, está también de acuerdo en estas mejoras para el impulso de la construcción de este enlace en Orense.

Coincido completamente con el parlamentario de Ciudadanos, ya que invertir el tiempo en propuestas que pueden hacer ellos porque son Gobierno es realmente absurdo. En cualquier caso, nuestro voto es favorable.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alcaraz.

- **SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS POR PARTE DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL TRÁFICO (DGT) PARA LA CONCIENCIACIÓN Y FOMENTO DEL USO DE LA BICILETA, LA REFORMA DEL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN CON MEDIDAS QUE AUMENTEN LA PROTECCIÓN Y SEGURIDAD DE LOS CICLISTAS Y LA COLABORACIÓN CON LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS (FEMP) PARA LA PROMOCIÓN DE CRITERIOS DE PACIFICACIÓN QUE ASEGUREN LA PUESTA EN MARCHA DE REDES CICLISTAS ADECUADAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001435).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a debatir el punto 2.º del orden del día: proposición no de ley sobre la implementación de medidas por parte de la Dirección General de Tráfico para la concienciación y fomento del uso de la bicicleta, la reforma del Reglamento General de Circulación con medidas que aumenten la protección y seguridad de los ciclistas y la colaboración con la Federación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 5

Española de Municipios y Provincias para la promoción de criterios de pacificación que aseguren la puesta en marcha de redes ciclistas adecuadas.

Para su defensa tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Senderos.

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

El Grupo Parlamentario Socialista presenta esta proposición no de ley con un objetivo claro: seguir reforzando las políticas que están llevando a cabo el Gobierno y el Ministerio del Interior con el objetivo de mejorar la protección de los ciclistas, fomentar el uso de la bicicleta y promocionar las zonas calmadas. Por ello, creemos que es necesaria la reforma del Reglamento de Circulación, estableciendo medidas que aumenten la protección y seguridad de los ciclistas, tal y como va a realizar el Ministerio del Interior. Por otro lado, la DGT también continuará realizando en 2021 campañas de promoción de la movilidad en bicicleta. En 2020 se han adoptado iniciativas importantes en este ámbito, como el video de promoción realizado en colaboración con la Red de Ciudades por la Bicicleta, la Asociación de Marcas y Bicicletas de España y la asociación ConBici.

También en nuestra PNL abordamos el fomento del uso de la bicicleta por convencimiento y necesidad. Durante el confinamiento el dióxido de nitrógeno, uno de los responsables de la contaminación del aire, disminuyó una media del 64% en las principales ciudades de España, mejorando así la calidad del aire en nuestros núcleos urbanos. Debemos plantear un nuevo modelo de ciudad, diseñando y concienciando a las instituciones y a la ciudadanía para poner en marcha cambios en nuestro planteamiento urbano y nuestros hábitos, que mejoren la calidad del aire de las ciudades y, por ende, nuestra calidad de vida y salud. Es hora de hacer una apuesta clara por la movilidad sostenible y saludable en nuestras ciudades, haciendo ciudades más respetuosas con el medio ambiente y con la salud de las personas. Por ello, la bicicleta es un medio de transporte seguro, eficaz y saludable, es decir, nuestra mayor aliada. El planteamiento urbano de nuestras ciudades debe fomentar la movilidad activa, inclusiva y social.

Una encuesta europea reciente muestra que el 74% de la ciudadanía española no quiere volver a los niveles de contaminación previos al confinamiento, más del 80% de las personas encuestadas apoyan medidas como la restricción de entrada de coches en las ciudades o un reparto del espacio público más favorable a viandantes, ciclistas y transporte público. Muchas ciudades del mundo ya están haciendo una gran apuesta y transformando sus ciudades para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte, ciudades como Nueva York, Berlín, París, Milán, Londres o Bogotá apuestan ya por este modelo de desplazamiento e incluso fomentan campañas para la utilización de la bicicleta entre aquellas personas que normalmente no lo hacen. Debemos transformar nuestras ciudades haciendo una clara apuesta por la peatonalización, el transporte público, la intermodalidad y el uso de la bicicleta, apostando claramente por los bicisarriles y favoreciendo el uso de la bicicleta como medio de transporte, limitando la velocidad de los vehículos a 30 kilómetros/hora, favoreciendo así las zonas de tráfico calmado.

Señorías, sé que las comparaciones son odiosas, pero en nuestro país tenemos un ejemplo claro de cómo lograr el calmado de tráfico, siendo Bilbao la primera ciudad del mundo con más de 300 000 habitantes que impone en todos sus viales una velocidad máxima de 30 kilómetros/hora, una limitación que fue implantada hace ya meses con resultados más que importantes. En el caso de Bilbao los accidentes con víctimas se redujeron en un 10% desde que se empezaron a aplicar las zonas de tráfico calmado. Según afirma la OMS en un atropello a 50 kilómetros/hora el riesgo de que sea mortal es ocho veces mayor que si se produce a 30 kilómetros/hora. Reducir la velocidad a 30 kilómetros/hora ayuda a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y reduce las partículas en suspensión, pero no solo reduce las emisiones, también reduce la contaminación acústica, principal causa del ruido en muchas ciudades. Por ejemplo, en Bilbao reduciendo la velocidad a 30 kilómetros/hora la contaminación acústica se ha reducido en 3 decibelios. La apuesta por el tráfico calmado a 30 kilómetros/hora da más espacio y seguridad a la bicicleta, lo que sumado a una apuesta clara por la bicicleta hace que su uso se dispare.

Señorías, como bien he dicho antes, las comparaciones son odiosas, pero el Plan de calmado de tráfico de Bilbao se aprobó por unanimidad de todos los grupos, así que espero que esta proposición no de ley siga su ejemplo y pueda ser aprobada por la mayoría de los grupos de esta Comisión.

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

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

A esta PNL se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Popular. Para defenderla tiene la palabra el señor Gago.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 6

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

Buenos días, señorías. En nombre del Grupo Parlamentario Popular quiero empezar exponiendo nuestro total compromiso y liderazgo en dos ámbitos recogidos en el espíritu de esta proposición no de ley. En primer lugar, el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte primario, especialmente en las ciudades y también el papel que este transporte no contaminante juega dentro del compromiso de descarbonización de la movilidad, recogido tanto en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima como en la ratificación por parte de España de los Acuerdos de París, por cierto, pacto firmado por el Gobierno anterior del Partido Popular. Y, en segundo lugar, el compromiso con el aumento en la protección y la consolidación normativa de una mayor seguridad de los usuarios viales vulnerables y los usuarios de bicicletas dentro del mix de movilidad y transporte.

Ahora bien, en relación con la proposición no de ley que ustedes traen aquí para este debate, haré unas reflexiones. Primera, lo que ustedes presentan aquí no deja de ser más que una mera declaración de buenas intenciones. En primer lugar, porque nos preguntamos cuál es el margen de actuación, es decir, a qué hemos venido a tratar este tema aquí si el plazo de exposición pública de la reforma del Reglamento de circulación, al que ustedes hacen referencia en el petitum, ha finalizado hace unos días, concretamente el 14 de febrero. Por lo tanto, parece que han traído aquí un asunto para que les digamos que no hay voluntad por parte del Gobierno de que los grupos parlamentarios puedan enriquecer con este debate un verdadero proyecto de ley.

La segunda reflexión es que ustedes llevan tres años en el Gobierno y no hemos avanzado nada en el ámbito de la seguridad jurídica para los ciclistas. Este Gobierno se ha dedicado a poner parches sobre una ley existente, esto lo ha dicho el señor Pere Navarro. Hay un borrador de ley y esto lo voy a leer, porque se llegó a un acuerdo por parte de los grupos parlamentarios en una visita que se hizo a la DGT el 14 de febrero de 2017 para hablar sobre el desarrollo de una nueva ley que el Gobierno Popular dejó hecha. Esto lo reconoce el actual director general de Tráfico. Les voy a leer un breve resumen de la intervención que hizo, el 27 de septiembre de 2018, cuando asumió la dirección general —y cito textualmente—: «Es verdad, cuando llegamos nos encontramos con que ustedes habían hecho una ley, pero usted entenderá —esto se lo decía al portavoz del grupo parlamentario— que, tal y como está esta casa, no íbamos a enviar una ley. La posibilidad de que se aprobara era cero. [...] Pero la ley completa no podía salir, porque los de la bicicleta no estarán de acuerdo con los del automóvil, estos no se pondrán de acuerdo con los de las motos... En este escenario es imposible. La ley está a su disposición. Si me la piden, se la daremos [...]. Como comprenderán, no podemos traer aquí una ley, porque las probabilidades de que saliera son cero». En definitiva, con estas declaraciones que hizo el director general de Tráfico se pueden imaginar de qué punto partimos.

Nosotros tenemos claro que debemos darles solución y una seguridad a los usuarios de las bicicletas, a los usuarios vulnerables, que se merecen que tomemos en serio soluciones como la reducción de las barreras arquitectónicas, la creación del observatorio municipal de la bicicleta, la conformación de una Red de ciudades por la bicicleta, la implantación inmediata de vías ciclistas provisionales y espacios peatonales amplios mediante la ocupación de carriles de calzada y restricción del tráfico motor, entornos seguros y saludables, en definitiva, lo que mi grupo parlamentario propone es dotar a los usuarios de circulación vulnerables y a los usuarios de las bicicletas de un marco legislativo superior y actualizado, que permita los debates y ponencias en la Comisión y que se pueda someter a debate por parte de los grupos parlamentarios en el Pleno del Congreso.

Por lo tanto, tienen ustedes encima de la mesa una enmienda para poner fin al parcheo constante de la ley, que dejemos de salir al terreno de juego pensando que vamos a perder, y para que, en definitiva, podamos debatir sobre una ley en condiciones para tomarnos en serio y por consenso la seguridad de los usuarios de bicicletas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Cambronero.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente.

Nosotros pensamos que esta es una buena iniciativa, sin duda estamos muy de acuerdo con el fomento y la creación de redes ciclistas adecuadas a la práctica de este deporte tan saludable por varios motivos, como se ha dicho por parte de otros intervinientes. Pero este loable objetivo creo que debería abordarse de forma mucho más ambiciosa y sobre todo más concreta, sobre todo por el partido que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 7

gobierna que es quien propone esta proposición —valga la redundancia—. Proponen ustedes algo aquí que se ha hecho ya en otras instancias, como ha dicho también el portavoz del Grupo Popular. Yo parto de una base —se lo digo otra vez porque no lo puedo evitar—, si el partido que gobierna presenta una iniciativa, al menos que no se esté haciendo o que no esté hecha. De verdad, gasten su tiempo —como también ha dicho el representante del Partido Popular— en iniciativas legislativas que podamos debatir en ponencia, que podamos mejorar y que realmente se concreten en hechos. Hagan realidad lo que están hoy instando al Gobierno y nosotros lo estaremos apoyando. Por eso, aun así, conscientes de su inutilidad, votaremos a favor.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cambroner. Por el Grupo Republicano, señora Vallugera, tiene usted la palabra.

La señora **VALLUGERA BALAÑA**: Gracias, presidente.

Estamos un poco en esa línea, esto es un poco de propaganda: sigan trabajando, sigan trabajando. Pues sí, por favor, sigan trabajando, no lo dejen de hacer. Pero precisamente porque es tan vaga, tan ambigua, tan poco concreta y tan propagandista es difícil estar en contra.

Solo quiero hacer un par de precisiones. La primera, las ciudades en sus ordenanzas tienen la capacidad de influir directamente en el diseño del transporte con bicicleta y, por tanto, es responsabilidad también de cada grupo en su respectivo territorio o en su respectiva demarcación hacer esto posible. Ya veo que ustedes hablan de continuar trabajando con la Federación Española de Municipios y Provincias, efectivamente, porque las ordenanzas al final son competencia local y se nota cuál es la perspectiva respecto al transporte en bicicleta cuando se manda en el territorio. Por tanto, pues bien, sigan haciéndolo.

Sin embargo, hay dos elementos fundamentales que creo que se deben tener en cuenta. En primer lugar, en este caso el uso de la bicicleta no es un deporte, se está planteando como uso alternativo, como sistema de locomoción alternativa a la del automóvil, que efectivamente tiene un impacto directo —y se ha demostrado por activa y por pasiva— con la contaminación en nuestras ciudades y pueblos. Por tanto, debemos articularlo como un sistema mucho más barato, mucho más eficiente y mucho más cohesionado con el bienestar general. Por tanto, dejemos que sean los municipios los que articulen cómo debe ser esa presencia. En segundo lugar, con una proposición tan de mínimos íbamos a abstenernos, pero es que realmente es difícil no votar a favor. Pues sí, por favor, sigan trabajando.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Vallugera. Por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos, señora Jover.

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

Nosotros vamos a votar a favor de esta PNL e intervendré de forma muy breve. Posiblemente todos estemos de acuerdo en que el fomento del uso de la bicicleta, por ser un medio de locomoción que no produce contaminación ambiental y mejora el físico personal al mantenernos activos, no solo contribuye a frenar el cambio climático sino también a mantenernos más sanos. Apostar por el aumento de la movilidad con vehículos sin motor y por el transporte público a medio plazo posibilitará poder rediseñar ciudades más amables pensadas para los ciudadanos y no para los coches, donde las calles sean un lugar más seguro para los niños con aceras más anchas y más verdes. Por esto, votaremos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente.

Señores del PSOE, les voy a dar una noticia que creo que les servirá para refrescar un poco la memoria: ustedes, desde el 10 de noviembre de 2019, son Gobierno junto a los comunistas y los separatistas. Por lo tanto, que nos traigan ustedes aquí para instar a que el Gobierno legisle y cambie iniciativas a favor de la bicicleta la verdad es que resulta ridículo. Son Gobierno y ustedes lo pueden hacer, no solo lo pueden hacer sino que recuerdo una PNL muy extensa que presentó este grupo —una de las primeras— precisamente sobre vehículos y movilidad personal en la que estaban incluidas las bicicletas, donde se recogía prácticamente todos los puntos que han expuesto ustedes en su PNL, incluso mejor desarrollado, y ustedes votaron en contra. Dijeron que, obviamente, esto ya lo estaba haciendo el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 8

Gobierno, que llegábamos tarde. ¿Entonces por qué traen ustedes esto? Si yo llegué tarde en el mes de septiembre, ¿cómo llegan ustedes a día de hoy? Muy tarde, demasiado.

Luego nos traen aquí a las asociaciones de víctimas del tráfico, las escuchan, les dan el parabién y resulta que ninguna de las propuestas que hicieron esas asociaciones en las jornadas en las que estuvimos recientemente está recogida en esta proposición. Por lo tanto, obviamente lo que le digo a ustedes es que esto es un paripé, esto es pura propaganda y pura publicidad. Sabemos que realmente ustedes no tienen ninguna intencionalidad de seguir trabajando en mejorar realmente la circulación. De hecho, fíjese lo que les preocupa la seguridad vial que hasta miembros de su Gobierno han alentado y han apoyado a los que anoche —tanto en Barcelona, como en Granada y Madrid— empezaron a romper las señales de tráfico. Hoy los ciclistas que pasen por Madrid van a ver que en muchas zonas no hay ni siquiera señales viales porque las han destrozado. Si tanto les preocupa la seguridad vial, empiecen por recordárselo a sus jóvenes cachorros. **(Rumores).**

Gracias.

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

Vamos a intentar atenernos al objeto de la Comisión. Es habitual en todas las intervenciones en Pleno y en Comisión esto, así que no vamos a quejarnos. Pero yo les hago una llamada —porque la hice en su momento y creo que debo hacerla— a que nos atengamos al orden del día y al contenido de la Comisión. Esto se debería hacer en todas las comisiones e incluso en el Pleno, cosa que habitualmente no se hace. Por tanto, tampoco podemos exagerar la protesta.

Señor Senderos, no sé si usted se ha pronunciado sobre la enmienda presentada.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Vamos a estudiarla e intentaremos transaccionarla.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto, cuando lo tenga comuníquelo a la Mesa.

— RELATIVA A ELABORAR UN NUEVO PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PERIODO 2021-2030, CON ESPECIAL ATENCIÓN A LOS USUARIOS VULNERABLES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/001564).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, la que figura como número 3, relativa a elaborar un nuevo plan estratégico nacional de seguridad vial para el periodo 2021-2030, con especial atención a los usuarios vulnerables, presentada por el Grupo Parlamentario VOX.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente.

La principal misión de la DGT se puede decir que se centra en tres objetivos primordiales y permanentes: uno, disminuir el número de víctimas; dos, disminuir el número de accidentes, y tres, garantizar la movilidad a través de una adecuada gestión de tráfico y los trámites asociados a ella. Para ello, la DGT tiene que impulsar las políticas a nivel nacional y adaptarse también a las políticas internacionales. De hecho, nos hemos adherido ya a algunos convenios que se han establecido en la Unión Europea. Dentro de las políticas desarrolladas en la DGT ha estado la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, centrada en líneas de actuación como la gestión de seguridad vial, tráfico, movilidad, seguridad en vehículos y usuarios de las vías y reacción tras los accidentes. Cabe destacar que la DGT se ha centrado como una de las prioridades principales la protección de usuarios vulnerables: niños, mayores, peatones y ciclistas. Entendemos que a estos grupos de usuarios habría que añadir otros grupos más de usuarios que quedan exentos en esta propuesta, que son los motociclistas y los ciclomotores, si bien los vehículos de movilidad personal han sido incluidos en las anteriores categorías y se está modificando en distintas normas donde muchas de las propuestas que hemos llevado desde este grupo han sido ignoradas; propuestas que —vuelvo a repetir— incluso han sido avaladas por asociaciones de víctimas de tráfico.

Respecto a la inclusión de motoristas como usuarios vulnerables el propio ministro Marlaska ya lo dijo el pasado 30 de septiembre, cuando dijo textualmente: Las personas vulnerables en carretera son los motoristas, los peatones y los ciclistas. El propio ministro del Interior reconoce a este colectivo, los motoristas, como usuarios vulnerables también en las carreteras. Aunque los ratios de accidentes han disminuido considerablemente en estos años, cabe destacar que los datos publicados por la DGT ponen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 9

de manifiesto el crecimiento de fallecimientos entre usuarios vulnerables. Significativo es que una de cada cuatro víctimas, precisamente, sea motorista.

Por todo ello, desde VOX proponemos al Gobierno que desarrolle un plan estratégico nacional de la seguridad vial en el periodo 2021-2030 y este plan se centra en siete puntos que voy a leer. Uno, incrementar efectivos de la Guardia Civil de Tráfico dotándoles de más medios y mejoras en los mismos. Dos, promover políticas entre las administraciones locales y autonómicas, con el fin de incrementar la presencia de policías locales y autonómicas en las vías de su competencia. Tres, ampliar la formación existente en seguridad vial, que es mejorable, en todos niveles de centros docentes, incluyendo las nociones básicas de primeros auxilios que es muy importante. Cuatro, promover entre las administraciones públicas la mejora del mantenimiento de las vías y señalizaciones, especialmente en tramos más peligrosos y los que sean usados precisamente por vehículos de movilidad personal. Cinco, complementando lo anterior y teniendo en cuenta el porcentaje de muertes de motoristas, se deberían instalar medidas de protección en los guardarraíles para protegerles en caso de impactos. Seis, incluir expresamente a los motoristas y también a los vehículos de movilidad personal como usuarios vulnerables para darles una protección más adecuada. Y, para finalizar, el séptimo punto, reforzar las campañas de sensibilización y concienciación en materia de seguridad vial. Se ha hecho, se ha trabajado muy bien en ciertos aspectos, pero creo que parte del dinero de esas inversiones millonarias que se hace hacer a los medios de comunicación podría ir a esas campañas de sensibilización que se echan de menos tanto en radio como en televisión. Esa es nuestra propuesta.

Muchas gracias.

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

A esta proposición se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra la señora Gázquez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Muchas gracias, presidente. Buenos días.

Permítame, presidente, solo un segundo para decir que hago mías las palabras del representante de Ciudadanos sobre los disturbios y para transmitir todo mi ánimo a la Policía Nacional y a los Mossos d'Esquadra.

Nuevamente hablamos de medidas para reducir en número de víctimas de accidentes de tráfico. Realmente el problema de fondo es más grave, como siempre; el problema radica en que al Gobierno de España no le interesan ni el tráfico ni la seguridad vial, y esta dirección general —que no le ocupa ni un minuto al ministro Marlaska— tampoco. El ministro Marlaska, a la vista está, tampoco se ocupa de otros temas como el que acabamos de mencionar, que es apoyar a los cuerpos que tiene debajo de él. El Ministerio del Interior está centrado, por ejemplo, en acercar presos con delitos de sangre al País Vasco. Son otros temas los que le ocupan, desde luego no la seguridad vial.

Tenemos un nuevo plan estratégico que debería estar redactado y aprobado, el de 2021-2030, y además debería estar ya aplicándose. Por ello lo reclamamos en nuestras enmiendas. El antiguo plan 2011-2020, que es el vigente, no recoge las necesidades que requieren los nuevos tipos de movilidad y las nuevas demandas ciudadanas, y no se entiende a qué dedica su tiempo la Dirección General de Tráfico. Todos sabemos que puede ser muy ágil y eficaz, porque en el cobro de multas lo es, sin embargo la seguridad vial le interesa bastante menos y en eso no utiliza su agilidad.

Nos parece correcta esta proposición no de ley y hemos enmendado algunos aspectos que consideramos esenciales. Estamos de acuerdo en que es necesario incrementar el número de efectivos de la Guardia Civil. En cualquier reunión formal o informal, con altos cargos o con agentes, todos ellos ponen de manifiesto la carencia de efectivos y el abandono al que sistemáticamente se les somete. Por ello, si es necesario, se entiende que hay que aumentar la tasa de reposición y agilizar los procedimientos administrativos para que los nuevos efectivos puedan estar a disposición cuanto antes. Y junto a los medios humanos hay que dotar de mayores y mejores medios materiales, especialmente de vehículos. También esta es una reclamación constante de la Guardia Civil: la renovación del parque de vehículos, envejecido y con muchos kilómetros. No tenían por qué estar ligados los dos factores, pero es que encima están ligados, son vehículos envejecidos, con muchos kilómetros, y además mal dotados. Durante los últimos temporales una de las mayores reclamaciones de la Guardia Civil fue que los vehículos no tenían cadenas ni ruedas de invierno, cuando tenían que exigírselo a los usuarios de las vías. Incongruencias de nuestro Gobierno socialista-comunista.

Por último, es necesaria la redacción y licitación de dos planes: el plan de auditoría de la red viaria y el plan de conservación específica para elementos de la seguridad vial. Nuestras estructuras se están

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 10

degradando por falta de conservación, su valor patrimonial se está perdiendo y la ratio entre conservar y reparar, como sabemos, varía mucho. La inversión se multiplica exponencialmente cuando se trata de reparar y rehacer, en lugar de conservar. Hay muchos estudios que relacionan siniestralidad y conservación, y la siniestralidad son fallecidos, heridos y lesiones de por vida.

Por ello y por último, es necesario que el Gobierno de España se convenza de una vez de la necesidad de aumentar la inversión y la implicación en la seguridad vial.

Gracias.

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

Para fijar posición, en primer lugar, tiene la palabra el señor Cambronero, del Grupo Ciudadanos.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente.

Desde luego, no podemos estar en contra de esta iniciativa, máxime cuando en la anterior Comisión de Seguridad Vial en la que se debatieron proposiciones no de ley se aprobó por mayoría una iniciativa de mi grupo parlamentario precisamente en ese sentido: la especial atención a los usuarios vulnerables. El aumento de efectivos de la Guardia Civil y de la Policía Local que prevé también lo he defendido yo mismo y lo seguiré defendiendo. Quiero mencionar además —porque creo que es de justicia reconocerlo— que esta iniciativa tiene muy buena redacción. Por eso vamos a votar a favor sin proponer enmienda alguna.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Republicano, la señora Vallugera tiene la palabra.

La señora **VALLUGERA BALAÑÀ**: Gracias.

Solo quiero decir un par de cosas. La primera es explicarle al portavoz de VOX que no estamos en el Gobierno; los separatistas no estamos en el Gobierno, están los comunistas y los socialistas y el Gobierno será filocomunista y terriblemente malo —¡vaya, un drama!— pero los separatistas no estamos. Y, la segunda, no sé si ustedes, cuando aumentan sus familias —que les gusta tanto hacer—, tienen animales, pero yo cachorros no tengo, y eso me gustaría que quedara claro. No sé si los socialistas tienen cachorros, pero yo suelo tener hijos, y no necesariamente van a las manifestaciones que ustedes suponen, porque tienen libertad en mi casa de escoger qué quieren pensar. No iba a contestar nada de esto, pero es que lo han hecho los sucesivos portavoces y me veo en la obligación de recordar que se habrán roto muchas señales de tráfico, pero las vamos a reponer; el ojo de la chica que lo ha perdido, no. Por tanto, empiecen a poner el valor en las cosas que lo tienen. La vida tiene valor; sobre los objetos se ejerce fuerza, no violencia.

Dicho esto, vamos a votar que no, como es evidente, porque ustedes lo arreglan todo con guardia civil, mucha guardia civil y muy guardia civil. Cuando tengan un guardia civil para cada uno de los disidentes a lo mejor se mejora el tráfico. Sí, posiblemente.

Esta proposición es, como decimos en catalán, un poti-poti; en castellano supongo que sería una mezcla de cosas. En algunas hasta estaríamos de acuerdo, ¡cuidado!, con los usuarios más vulnerables, obviamente, con los raíles y todo eso, pero no tiene lugar en esta PNL.

Y para terminar, aclárense de una vez, porque hace tres días se querían cargar las administraciones autonómicas y hoy quieren que se coordinen. Al menos nosotros tenemos claro cuál es nuestra idea y cuál es nuestro objetivo. Por tanto, un no como una catedral, y ya nos avisarán cuando nos toque un guardia civil por persona.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de darle la palabra al señor López de Uralde les vuelvo a hacer un requerimiento. Hemos tenido dos días de Pleno en los que hemos podido asistir a estos debates, a estas condenas, a estas defensas. Hemos venido aquí a hablar de seguridad vial, un tema muy importante. No señalo a nadie, por favor, estoy hablando en general, porque se ha hecho ya en otras ocasiones. Les pido que dediquemos este rato que tenemos, que no es mucho y que no volveremos a tenerlo hasta dentro de un mes, a hablar de seguridad vial y que dejemos otros temas, muy importantes sin duda alguna, pero sobre los que ya hemos tenido ocasión de mostrar en el Pleno nuestro rechazo o nuestro apoyo. En la Comisión, limitémonos, por favor, a la seguridad vial, que es el tema que nos ha convocado esta tarde aquí.

Para concluir y fijar su posición, por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, tiene la palabra el señor López de Uralde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 11

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Señor presidente, no es necesario que haga ese remarque cuando voy a hablar yo, porque yo me he limitado a hablar de seguridad vial y no he entrado en absolutamente ninguna provocación.

El señor **PRESIDENTE**: Discúlpeme, no iba dirigido a usted. No quería dejar pasar el turno y quería decirlo, pero no me refería a usted en este caso en absoluto. No se dé por aludido, señor López de Uralde. Estaba hablando en general a todos los portavoces que han intervenido y a los que van a intervenir a continuación. No me refería a usted.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: En todo caso voy al tema. La agenda de 2030, en su tercer Objetivo de Desarrollo Sostenible, trata de salud y bienestar, y en la meta 3.6, trata de seguridad vial y, sin renunciar el objetivo final de cero víctimas, se propone reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico. Para conseguir ese objetivo, la resolución de la ONU Mejorando la Seguridad Vial en el Mundo, de 18 de agosto de 2020, propone proclamar el período 2021-2030 como segundo decenio de acción para la seguridad vial. Estos son entre otros los principios que guían la elaboración de la estrategia de seguridad vial 2021 en la que está trabajando el ministerio y son el marco para integrar la seguridad vial en el ámbito de la política pública.

Durante la última década se han reducido los accidentes y las víctimas en las vías interurbanas, sin embargo no se ha hecho en las vías urbanas. Desde Unidas Podemos animamos a continuar, entre otras, con las medidas de reducción de velocidad y control de la misma y con las sanciones a las conductas de riesgo o el no uso de los elementos de seguridad, y en todo caso, en el entorno urbano, donde se producen el 33% de las muertes por accidentes de tráfico, consideramos imprescindible avanzar en las medidas que se han mostrado más eficaces: la pacificación del tráfico, el aumento de espacios exclusivos para los peatones y el aumento del uso de la bicicleta. Toda la estrategia real de acabar con las víctimas de los accidentes de tráfico requiere acciones globales y políticas públicas que impulsen un cambio importante en el modelo de movilidad. Son las personas vulnerables, sean usuarias o no de vehículos, la que nos exigen este cambio. Son todas estas medidas las que a pesar de su extensa exposición de motivos y su listado de propuestas encontramos a faltar en la PNL, que parece sugerir una estrategia de seguridad vial que no proponga ningún límite al uso del automóvil privado. Por eso votaremos negativamente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para finalizar el turno de fijación de posiciones, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Serrada.

El señor **SERRADA PARIENTE**: Muchas gracias, presidente.

Permítame que haga una pequeña reflexión sobre lo que ha comentado usted, porque creo que deberíamos dejar clara una posición desde el Grupo Parlamentario Socialista en contestación a las declaraciones del señor Cambroner y la señora Vázquez. Quiero achacarlo a que durante su estancia en el Pleno de hoy no han oído a la vicepresidenta primera del Gobierno hablar sobre los hechos acaecidos ayer en Madrid y en Barcelona. Por tanto, yo me quiero remitir a esas declaraciones y decirles que sí, que el Gobierno se ha expresado, que el Partido Socialista se ha expresado y que el Grupo Parlamentario Socialista también se ha expresado.

Dicho esto, atendiendo al ruego del señor presidente, voy a hablar de seguridad vial y de esta proposición no de ley que nos presenta el Grupo Parlamentario VOX, que veo que ha madrugado bien poco para venir a la sesión, más que nada por el número de personas que tiene. También quiero decirles que han madrugado bien poco para hacer esta proposición no de ley, una proposición no de ley que, si me permiten, es una proposición no de ley de campanario pura y dura, es decir, intentar impulsar algo en algún sitio a sabiendas de que ya se está haciendo. Sí, señorías de VOX; sí, señorías del Partido Popular, y sí, señorías de Ciudadanos, esto ya se está haciendo por el Gobierno de coalición del Partido Socialista y de Unidas Podemos. Por tanto, si lo que ustedes pretenden con esta proposición no de ley es colgarse una medallita para que dentro de un mes digan que ha sido gracias a esta proposición no de ley por lo que se está impulsando la agenda de movilidad, les digo que con el Grupo Socialista no cuenten.

Más allá de eso, quería comentarles algunas de las cuestiones a las que ustedes aluden en su proposición no de ley y también alguna cuestión a la que ha hecho referencia la portavoz del Partido Popular. No sé cómo se puede tener la cara tan dura para venir a una Comisión a hablar de abandono de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 12

la Guardia Civil cuando el Partido Popular recortó en más de 11 000 los efectivos de Policía y Guardia Civil en nuestro país (aplausos), cuando el Partido Popular recortó la inversión en infraestructuras y en vehículos y cuando lo que este Gobierno ha hecho en dos años ha sido incrementar en 5000 plazas la oferta pública de empleo en Policía y Guardia Civil, y así va a seguir, señoría.

Por cierto, señorías de VOX, hablando de la Guardia Civil, ¿pueden explicar ustedes a la Guardia Civil cómo van a hacer esto que proponen en su proposición no de ley de que las policías autonómicas se dediquen a vigilar las carreteras autonómicas? ¿Pueden decir en qué lugar dejan a la Guardia Civil y cómo van a solventar ese problema competencial que sin duda plantean? Más allá de eso, señorías de VOX, si hablamos de seguridad vial yo les invito a otra cuestión, ya que ustedes aluden aquí a que haya más inversiones en seguridad vial. Por cierto, señorías del Partido Popular, inversiones de mantenimiento que ustedes recortaron hasta el infinito, y así están las autovías y la Red de Carreteras del Estado en estos momentos. **(Rumores)**. Sí, ustedes, señores del Grupo Popular. **(La señora Gázquez Collado: La partida de carreteras)**. Sí, ustedes recortaron. Como decía, permítanme que haga una última reflexión a las señorías de VOX, que piden aquí que haya más recursos para seguridad vial. En todos los Gobiernos en los que ustedes están detrás, condicionando con sus políticas xenofobas y machistas la aprobación de presupuestos, lo que les pido es que también incluyan en esas presiones que hacen al Partido Popular y a Ciudadanos en comunidades autónomas y ayuntamientos más inversiones en seguridad vial. Seguro que así harán política útil y propuestas que beneficien a todos los ciudadanos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Señor Alcaraz, le quiero preguntar sobre la enmienda presentada por el Grupo Popular, si tiene ya opinión al respecto, si la acepta o no.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Sí, vamos a hacer una transaccional con el Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Muchas gracias.

— SOBRE LLEVAR A CABO EL DISEÑO Y CREACIÓN DE UNA SEÑAL DE ZONA DE BAJAS EMISIONES, ASÍ COMO SU INCORPORACIÓN EN EL CATÁLOGO OFICIAL DE SEÑALES DE CIRCULACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001644).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto cuarto del orden del día: Proposición no de ley sobre llevar a cabo el diseño y creación de una señal de zona de bajas emisiones, así como su incorporación en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación.

La proposición es del Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Durán.

El señor **DURÁN PERALTA**: Muchas gracias, presidente.

La proposición no de ley que trae el Grupo Socialista es una proposición útil y necesaria, con la cual pretendemos diseñar y crear una señal de zona de bajas emisiones para todo el país.

Como sabéis, la contaminación atmosférica repercute de forma relevante en la salud y la seguridad de los ciudadanos y ha hecho que durante los últimos años la concienciación sobre esos efectos haya ido en aumento, pero las diferentes administraciones tenemos mucho trabajo que realizar. Organizaciones como Ecologistas en Acción nos alertan de que no se cumplen los valores recomendados por la Organización Mundial de la Salud y que más de 44 millones de españoles respiran aire contaminado, es decir, más del 90% de la población. En otras palabras, casi la totalidad de los españoles y de las españolas respiramos un aire con niveles de contaminación superiores a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud, organización que también nos recuerda que la contaminación atmosférica aumenta el riesgo de irritación e inflamación de las vías respiratorias, agrava el asma, eleva el riesgo de sufrir enfermedades cardiovasculares y también de sufrir cáncer de pulmón.

Es verdad que ya hay ciudades que están regulando y delimitando geográficamente estas zonas de bajas emisiones y estableciendo también condiciones de acceso para los diferentes tipos de vehículos. Para que estas zonas tengan el resultado que buscamos, es muy importante tener una buena comunicación y una buena información a la ciudadanía y a los conductores. Por eso queremos, desde la competencia de esta Comisión, aportar nuestro granito de arena instando al Gobierno de España a que siga trabajando en el diseño y la creación de una señal de zona de bajas emisiones que se incorpore en el nuevo Catálogo Oficial de Señales de Circulación. Actualmente no se incluye ninguna y eso está

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 13

haciendo que las diferentes ciudades utilicen distintas señalizaciones, con el riesgo que esto implica de incompreensión y confusión por parte de los usuarios. Por tanto, traemos esta proposición no de ley para que todos los conductores puedan identificar inequívocamente estas zonas de bajas emisiones en nuestro país y esperamos contar con el apoyo de todos los grupos parlamentarios.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

A esta proposición se ha presentado una enmienda por el Grupo Popular. Para su defensa, tiene la palabra la señora Moraleja.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Buenos días, presidente.

Señorías, hoy el Grupo Parlamentario Socialista trae a esta Comisión una proposición no de ley. Acaban de decir que es necesaria, pero, desde nuestro punto de vista, está vacía de contenido y tiene claramente dos objetivos: llenar el cupo del Partido Socialista y el autobombo a su propio partido, que a su vez es el partido del Gobierno. La proposición no de ley se refiere al diseño y creación de una señal de zonas de bajas emisiones —ya está creada—, así como a su incorporación el Catálogo Oficial de Señales de Circulación. Por tanto, no tiene sentido traerla en estos momentos a esta Comisión porque ya está diseñada y prevista a tenor de lo que pone la consulta pública previa. Señorías del Partido Socialista, su política de hechos consumados con relación a esta señal es totalmente innecesaria, y no necesaria, como decía usted.

Las formas del Gobierno vuelven a fallar. El borrador del real decreto ya incorpora la señal, y creo que es este diseño (**muestra un documento con una señal de tráfico**). Creo que el señor Pere Navarro bien podía informar a los grupos de la oposición de las acciones (**vuelve a mostrar el documento**) —estaba enseñando a la compañera de Esquerra la señal que decimos que está creada— que el Gobierno va a tomar o está tomando en materia de seguridad vial estos momentos. Por eso hemos presentado una enmienda de sustitución en este sentido: el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a comunicar a la Comisión de Seguridad Vial, en el inicio del primer periodo de sesiones del año, todas las modificaciones legislativas y normativas en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial a tramitar o en tramitación, como la relativa a la creación de nuevas señales en el Catálogo Oficial de Circulación, actualmente en trámite. Por decencia, el Gobierno debería hacernos partícipes a los partidos de la oposición de las decisiones ya tomadas. Así no, señoría, así no.

¿Quieren trasladar con esto el desastre que supuso Madrid Central a otras ciudades de España? Ustedes ya saben los efectos negativos que causó Madrid Central sobre la caída de las empresas — comercio de proximidad, hostelería, transporte de personas y mercancías—, todo ello con una consecuente desgracia de pérdida y destrucción de empleo, y en este momento, señoría, no nos lo podemos permitir. Tampoco cuentan ustedes con los ayuntamientos, que serán los que tengan que delimitar las zonas de bajas emisiones, así como sufragar el coste de dichas señales, y también se olvidan de los puntos de recarga en esta proposición no de ley. En fin, ustedes quieren llevar a cabo su propia transición ecológica injusta y desordenada, como también se ve en esta propuesta. Pero a ustedes eso les da igual, ya que no reaccionan ante los perjuicios constantes que ocasionan a los comerciantes y hosteleros y, por supuesto, tampoco les importa que sus decisiones conlleven el cierre de industrias y empresas y, en consecuencia, que muchas familias de este país se queden sin tener un sustento al final de mes. Nosotros no somos como ustedes, señorías del Grupo Socialista, nosotros apostamos por regular la contaminación de nuestras ciudades, pero con una transición responsable, ordenada y justa para que realmente nadie se quede atrás.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

En turno de fijación de posiciones, por el grupo Ciudadanos, señor Cambroner.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, presidente.

Solamente una cosita antes de empezar. Voy a ser muy breve también. Solo le diría a la señoría del Grupo Socialista, al señor Serrada, que sí que estaba en el Pleno y, sinceramente, lo que me abruma son las muestras de cariño demostradas por todos los grupos menos por el suyo y el de Podemos y algún otro también. Asimismo, condeno que el propio presidente del Gobierno no haya condenado, valga la redundancia, estos hechos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 14

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Presidente, ya está bien, es que en cada intervención estamos con lo mismo. Si quiere, cambiamos el orden del día y discutimos de esto. Yo me he callado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor López de Uralde, cuando le toque su turno diga lo que necesite.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Yo solo he contestado al portavoz socialista, simplemente. Si no le puedo contestar a una alusión... (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: Última vez que lo digo ya.

Creo que ya hemos dicho todos sobre este asunto lo que teníamos que decir. ¿Vamos a estar en las ocho proposiciones no de ley acudiendo al mismo debate? Creo que es innecesario. Ha quedado ya perfectamente claro a lo largo del día de ayer, en el Pleno, en esta Comisión incluso. Por favor, les ruego que nos ciñamos al orden del día y que mostremos respeto a un tema como la seguridad vial, que yo creo que es suficientemente importante como para que hablemos de él. Tenemos espacio fuera, en el Pleno, para hablar de estos asuntos generales. Estamos en la Comisión de Seguridad Vial. Les ruego por última vez que nos ciñamos al orden del día y que las referencias de los grupos se hagan debatiendo sobre el asunto que estamos debatiendo, no sobre lo que ha pasado en el día de ayer o esta mañana. Creo que no es el camino hablar en todas las comisiones del Congreso del mismo tema. Por última vez les ruego, por favor, que se ciñan al orden del día y al debate que nos ocupa aquí en el día de hoy.

¿Ha terminado usted ya, señor Cambronero, o quiere añadir algo más?

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: No. Voy a hablar sobre la PNL.

El señor **PRESIDENTE**: Pues venga.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Simplemente quiero decir que he contestado a una alusión directa con apellido.

El señor **PRESIDENTE**: Ya se han acabado las alusiones, por favor.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Efectivamente. He contestado, ya está.

En cuanto a la PNL, lo primero y principal es que nos gustaría saber si esto realmente es efectivo, porque en la exposición del Partido Socialista no he detectado la efectividad real que se contiene en esta proposición, máxime cuando el objeto de esta proposición no de ley ya está hecho. Llevo poco tiempo en política, pero creo que perder el tiempo en cosas que ya están hechas, es absurdo, sinceramente.

En cuanto al voto, votaremos a favor, pero, sinceramente, creo que hay temas mucho más urgentes que este para poder debatir, sobre todo cuando ya está hecho, repito. Así que votaremos a favor.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Republicano, tiene la palabra señora Vallugera.

La señora **VALLUGERA BALAÑÀ**: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer la amabilidad de la compañera del Partido Popular, que me ha enseñado una cosa que yo no sabía —saben ustedes que no soy de esta Comisión— y, además, me ha referenciado el texto.

En segundo lugar, nosotros somos muy partidarios de las zonas de bajas emisiones. De hecho, en Barcelona, no estamos en el Gobierno municipal, pero se ha establecido y se nota. Debemos ser muy conscientes, terriblemente conscientes de que nos estamos jugando la salud de nuestros ciudadanos.

En tercer lugar, sí que creo que es interesante aportar la experiencia de la ciudad no en zonas de bajas emisiones, pero sí en zonas de peatonalización que se hicieron en el centro en referencia a los comerciantes, porque estaban muy en contra, pero cuando se llevó a cabo, se dieron cuenta de que la revitalización de sus comercios fue importantísima, al extremo de que subieron los precios del alquiler en esas zonas, pero multiplicado por 200. Hablo de toda la zona de plaza de Cataluña y Portal de l'Àngel. Por tanto, una medida que en un primer momento parecía que iba a tener un impacto contrario a los intereses de comerciantes y restauradores, acabó siendo una medida de confortabilidad de la ciudadanía, que invadió aquellas calles y las revitalizó del todo. Creo que todos debemos tener un compromiso muy serio con el aire de nuestras ciudades y pueblos, porque comentaban el tema de las alergias, pero es que incluso con informes de la Agencia de Salud Pública de Barcelona se ha demostrado que está incidiendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 15

directamente en la calidad de la inteligencia de nuestros niños; si quieren, se lo aportaré porque es un informe muy interesante.

Dicho esto, respecto a la señalización de esas áreas, nosotros ya la tenemos funcionando. Creemos que es innecesario y, por tanto, nos vamos a abstener. Otra cosa sería que nos planteásemos una señalética a nivel europeo, que es un elemento con el que podríamos estar fácilmente de acuerdo. Ustedes ven mucho problema en que se señale diferente en Madrid, en Jaén, en Orense o en Barcelona, pero nosotros creemos que los ciudadanos son suficientemente inteligentes como para entender esa señalización en todas partes y que no ofrece ningún problema y más aún si ya hay una homogenización, pero sí que sería interesante hacerlo de todo lo que debe ser desde nuestra perspectiva también nuestro marco referencial común que es Europa. Por tanto, abstención.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Por en el Grupo Confederal de Unidas Podemos, señor López de Uralde.

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

Nuestro grupo va a votar a favor de esta iniciativa porque, entre otras razones, en la próxima ley de cambio climático se establece la obligación de zonas de bajas emisiones para las ciudades de más de 50000 habitantes. Por lo tanto, es una medida que afortunadamente se va a generalizar. Y digo afortunadamente en referencia a la intervención de la representante del Grupo Popular, que ha criticado una vez más Madrid Central, que fue una buena una iniciativa como realmente todos los estudios demuestran. Tengo aquí delante uno de la Universidad Politécnica de Madrid que concluye que durante el primer mes de la medida, solamente durante el primer mes, la reducción fue muy importante en el área de bajas emisiones, pero su efecto se nota en toda la ciudad. (**Rumores.—La señora Gázquez Collado: Estábamos confinados**). Esta noticia es de 2019. (**La señora Gázquez Collado: Pero la proyección no**). De 2019.

El señor **PRESIDENTE**: No debatan entre ustedes, por favor.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Es de 2019. Los estudios antes del confinamiento demuestran que Madrid Central fue eficaz en la reducción contra la contaminación, repito, fue eficaz en la reducción contra la contaminación, señora del Partido Popular. Lamento que ustedes se intenten cargar Madrid Central desde que entraron en la alcaldía; afortunadamente, todavía no lo han conseguido.

En todo caso, merece la pena recordar, ya que hablamos de esta cuestión, que la contaminación por el tráfico causa veinte veces más víctimas que los accidentes de tráfico. Por lo tanto, no estamos hablando de un tema baladí del que se pueda ironizar. Evidentemente, la señalización es solamente una medida más de las muchas que hay que tomar, pero en la línea adecuada de ir hacia zonas de bajas emisiones, porque hay que recordar que la ciudad de Madrid sigue estando, a pesar de Madrid Central, a la cabeza de la contaminación por óxidos de nitrógeno en el conjunto de la Unión Europea y que eso causa víctimas directas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor López de Uralde.
Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Alcaraz.

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

Antes de comenzar, quiero decir que si mis compañeros no están aquí es porque están trabajando en otras comisiones, y las PNL, aunque sean muy largas, son seis páginas, frente a una o dos que tienen las del PSOE, y hay que leerlas para saber hablar de ellas. Luego, claro, interpretan las cosas en sentido contrario porque ni las han leído.

Dicho eso, en cuanto al tema de la contaminación, efectivamente es bueno unificar, para que cualquier ciudadano de Andalucía, de Madrid, de Barcelona, de Galicia o de cualquier ciudad de Europa pueda identificar una señal y no tenga que parar el vehículo para leer qué es lo que pone en función de que cada ciudad legisle o ponga una señal a su antojo. Esto es bueno, pero llegan tarde, como bien ha dicho la representante del Partido Popular. Eso es algo que ya está contemplado. Y como llega tarde, lo que sí pueden hacer, más que propiciar zonas donde pueden acceder solamente unas personas con unos recursos importantes para cambiar su vehículo, es cambiar el parque móvil, que tiene de media más de doce años, por lo que, aparte de ser más inseguro, contamina más. En vez de eso, ¿qué ha hecho este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 16

Gobierno? En vez de facilitar que se cambien esos vehículos que contaminan más, lo que ha hecho es subir el impuesto de matriculación, lo que ha llevado al sector a un 51,5% de pérdida de ventas con respecto al año 1986. Es un sector que da trabajo a dos millones de empleados y supone el 10% del PIB. Por tanto, creo que los esfuerzos que se están haciendo aquí en cosas que ya están hechas se tienen que emplear precisamente en ayudar para que cualquier ciudadano, con más o menos recursos, tenga la facilidad de cambiar su vehículo contaminante y comprar un vehículo adaptado a las nuevas normativas.

Gracias.

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

Señor Durán, sobre la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, no he escuchado qué van a hacer.

El señor **DURÁN PERALTA**: No aceptamos la enmienda.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Perdón, ¿no se iba a aceptar la transaccional?

El señor **DURÁN PERALTA**: Los términos en que la ha leído no incluía lo que habíamos hablado con el portavoz.

El señor **PRESIDENTE**: Si hay un cambio y hay una transaccional, la acercan a la Mesa y la sometemos a votación en esos términos. Si no, en los términos en que se ha presentado.

— RELATIVA A AYUDAS ECONÓMICAS A JÓVENES PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN. (Número de expediente 161/001693).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día. Es la proposición número 5 del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común relativa a ayudas económicas a jóvenes para la obtención del permiso de conducir. Para su defensa, tiene la palabra el señor López de Uralde.

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

Como consecuencia del impacto del COVID 19 en nuestra economía, el Gobierno central ha puesto en marcha un paquete de medidas sociales para minimizar el impacto económico de la pandemia en los sectores más vulnerables de la población y poder así reactivar nuestra economía. Sin embargo, es necesario seguir apostando por implementar nuevas medidas sociales que ayuden a otros sectores de la población que sufren doblemente esta situación. El paro juvenil en menores de 25 años en España es actualmente de los más altos de la zona euro, cuestión que sumada a la situación generada por el COVID-19 hace que nuestra juventud lo tenga más complicado cada vez para acceder a un puesto de trabajo digno en un mercado laboral tan precarizado. En otros países de la Unión Europea han apostado fuerte por la puesta en marcha de ayudas sociales dirigidas especialmente a la juventud que incentiven su incorporación al mercado laboral. En Unidas Podemos creemos que no debemos dejar que la generación que está llamada a liderar el futuro de nuestro país se sienta abandonada. Estamos ante la generación más preparada de la historia y, sin embargo, cada vez lo tienen más complicado para acceder a un primer empleo que les garantice un proyecto vital de futuro. Por otro lado, el número de permisos de conducir obtenidos ha bajado en los últimos años, lo que supone una situación económica negativa para las empresas de autoescuelas. Una medida de ayuda para la obtención de estos permisos para conducir para jóvenes supondría una situación de alivio, especialmente para los jóvenes de la España vaciada, donde este permiso se hace imprescindible e incluso puede ser una herramienta para la búsqueda de empleo. Reactivar la economía y poner en marcha medidas que faciliten y ayuden a nuestra juventud a conseguir un empleo con la obtención del permiso de conducir es el objetivo de esta propuesta.

Les adelanto ya que hemos llegado a una transaccional con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista y que el texto sería el siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a impulsar ayudas económicas a jóvenes de hasta 26 años para la obtención del permiso de conducir con las siguientes características: que las ayudas se dirijan a jóvenes en situación de desempleo y con mayores dificultades económicas; que las ayudas sean compatibles con el subsidio por desempleo y otras ayudas de subsistencia y, como tercer punto, que se busquen los mecanismos necesarios para que las ayudas se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 17

concedan con cargo a la recaudación que la Dirección General de Tráfico realiza en concepto de sanciones.

Muchas gracias.

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

Le ruego que traslade a la Mesa el texto de la transaccional para someterla a votación. Después le preguntaré sobre las enmiendas.

Se han presentado dos enmiendas. En primer lugar, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, y para su defensa, tiene la palabra el señor Arribas.

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

El coche te da bastantes facilidades, quizá no en las ciudades, pero en muchos pueblos el transporte público funciona bastante mal, dice Ana, que se está pagando el carné de conducir con lo que ha ganado trabajando como socorrista este verano mientras cursa estudios de Magisterio. Tamara, estudiante de Farmacia: Yo no me lo he sacado antes porque no tenía dinero hasta que me he puesto a trabajar y me lo he podido permitir. Estos son los testimonios de dos jóvenes abulenses. Basta con hacer una búsqueda rápida en cualquier página de Internet de ofertas de empleo para observar que en todas existen coetillas como «imprescindible carné de conducir» o «valorable carné de conducir y vehículo propio» y todos los jóvenes que nos hemos visto en la necesidad de buscar empleo o de redactar un currículum hemos visto cómo este factor es tan importante como la formación académica o la experiencia laboral. Por lo tanto, compartimos la importancia que tiene el carné de conducir para acceder al mercado laboral y aún más en el medio rural, en el que la escasez de ciertos servicios lo hace imprescindible para la movilidad entre pequeños municipios, cabeceras de comarca o la capital de la provincia. Si a ello sumamos, como es el caso de Castilla y León —y, en concreto, de mi provincia, Ávila—, la falta de adecuación de los servicios de transporte colectivo por carretera dependientes del Gobierno autonómico del Partido Popular, la necesidad de contar con medios propios para desplazarse es aún más notoria. La industria del transporte por carretera puede ser una gran fuente de empleo para los jóvenes, más aún con el comercio electrónico que se ha impuesto a un ritmo vertiginoso; eso sí, desde la dignidad de las condiciones laborales y de las retribuciones dignas. El Partido Socialista siempre va a apostar por el empleo juvenil, por ofrecer oportunidades a quienes deben liderar nuestro país. Vamos a apostar por la España rural, por los jóvenes que viven en ella y que no tienen que renunciar a vivir en su lugar de origen; y se lo dice un diputado de un pueblo de 800 habitantes. Además, cabe resaltar que esta propuesta sería un balón de oxígeno para las más de 30000 familias que viven del sector de las autoescuelas, 150 de ellas de mi provincia, Ávila. Es un sector que también se ha visto tocado de lleno por esta pandemia. A todos ellos quiero decirles que los socialistas vamos a implementar las medidas que estén a nuestro alcance para la recuperación, como ya hemos hecho con las ayudas a las pymes y a los autónomos, apoyando también iniciativas como esta que estamos debatiendo hoy. Para muchas familias costear el permiso de conducir se ha convertido en imposible, en un artículo de lujo. Por eso, y porque la protección social es algo que va en nuestro ADN, vamos a votar a favor de esta propuesta, porque entendemos que cuando se quiere ayudar solo hace falta voluntad política y hoy hemos demostrado que el Partido Socialista la tiene.

Presidente, termino con una reflexión para todos. Estamos en la Comisión sobre Seguridad Vial. Cuando estemos en nuestros despachos o en nuestras casas debemos reflexionar sobre qué estará pensando el familiar de una víctima de un accidente de tráfico que ve que venimos a debatir aquí cosas que no tienen absolutamente nada que ver con ello.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Yo creo que lo mejor es que cada uno se haga esa reflexión personal, porque creo que ninguno está para dar muchas lecciones a nadie. **(Rumores)**.

Hay otra enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra el señor Bas.

El señor **BAS CORUGEIRA**: Muchas gracias, presidente.

Señor López de Uralde, iniciativas parecidas a esta ya fueron debatidas en legislaturas anteriores y fueron apoyadas por el Grupo Parlamentario Popular. Sin embargo, en esta ocasión hay una serie de cuestiones que merecen ser comentadas. En la exposición de motivos se hace referencia a que España tiene una cifra de paro juvenil de las más altas de la zona euro. Le voy a matizar, señor López de Uralde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 18

En España el paro juvenil es escandalosamente alto, el 43%, 18 puntos más que la media europea. También se hace mención a que en otros países se apuesta fuerte por ayudas sociales dirigidas especialmente a la juventud para incentivar la incorporación al mercado laboral. Señor López de Uralde, esto es un reconocimiento explícito de que en España no se están promoviendo ayudas a los jóvenes para generar empleo, algo que el Partido Popular viene denunciando continuamente. Además, buscan referentes de estas ayudas en Europa, pero los ejemplos los tenemos aquí en España. Le voy a dar dos: la Comunidad Autónoma de Galicia y el Ayuntamiento de Murcia, ambos gobernados por el Partido Popular. Concretamente, la Consellería de Política Social de la Xunta de Galicia, de acuerdo con el Programa de Empleo Juvenil, tiene ayudas económicas de 400 y 650 euros para los permisos de clase B y clase C para los jóvenes sin empleo. Por tanto, una vez más, como ya ocurrió con el ingreso mínimo vital, el Partido Popular se adelanta a las propuestas de este Gobierno. Otra cuestión que nos ha llamado la atención es que pongan el corte de edad en los 25 años, cuando la Unión Europea considera joven hasta los 35. Mi compañero Diego Gago me pasa el dato de que hay más de 400 000 jóvenes parados en la franja de edad que va entre los 25 y los 35 años. Es un dato importante que debería contemplarse en la propuesta, ampliando la consideración de joven por lo menos hasta los 30 años, como figura en nuestra enmienda, aunque en la transaccional parece ser que no. Otra cuestión que sorprende es el punto 2. Como bien ha trasladado también nuestro portavoz Óscar Gamazo, esto implicaría la modificación de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre; concretamente, su disposición adicional tercera, donde se recoge la obligación de destinar el importe de las sanciones íntegramente a seguridad vial, prevención de accidentes de trabajo y ayudas a las víctimas. Me gustaría saber cómo piensa resolver esta cuestión el señor López de Uralde y en qué plazo estaría resuelta. Por último, sabíamos de las escenas de «ahora me enfado y no respiro» entre Partido Socialista y Podemos como socios de Gobierno, pero con esta PNL asistimos al estreno de la película ‘Desunidas Podemos’. No se entiende que una ayuda, como la que se propone, no esté coordinada entre el Instituto de Juventud, el Ministerio de Trabajo y el Grupo Parlamentario de Podemos, ya que todos sus representantes pertenecen al mismo grupo. Parece que el señor Iglesias, una vez nombrado vicepresidente, ningunea a su propio grupo parlamentario.

Conclusión, esta iniciativa no tendría que llegar a esta Comisión; bastaría con que el Instituto de Juventud, dependiente del vicepresidente Iglesias, aprobase una línea de subvenciones para este fin, evitando trámites y demoras innecesarias. De ahí nuestra enmienda —y acabo, presidente—, en la que pedimos instar al Gobierno para que sea el Instituto de la Juventud el que impulse las ayudas a los jóvenes de hasta 30 años para la obtención del carné de conducir, con la colaboración de la Dirección General de Tráfico y las escuelas particulares de conductores.

Muchísimas gracias. Perdonen la ironía, pero era un poco para distender el ambiente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Cambronero.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente.

Nosotros estamos de acuerdo netamente en el espíritu de esta iniciativa, solo en el espíritu, máxime cuando existe —y esta es la realidad— un auténtico parón en la DGT con las pruebas de tráfico, con los exámenes de tráfico. El problema que parece que pretenden solucionar lo tienen dentro, señorías de Podemos, y les digo lo mismo que a los socialistas, no se autoinsten, trabajen, hagan.

Dicho esto, tenemos que decir que esta PNL, al menos en su redacción original porque tenemos que conocer la nueva, no nos parece lo suficientemente motivada ni documentada, ni supone tampoco acción alguna que pueda verse para afirmar que su aprobación supondría la mejora de la empleabilidad o la movilidad de los jóvenes. Por lo tanto, votaremos cuando conozcamos el nuevo texto de la enmienda transaccional.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cambronero.
Señora Vallugera, del Grupo Republicano.

La señora **VALLUGERA BALAÑÀ**: Gracias.

Intervengo solo para decir que vamos a votar a favor. Es curioso, porque ya nos ha pasado en algunas comisiones, que, en cosas técnicas, estamos completamente de acuerdo con el compañero de Ciudadanos. Efectivamente, vamos a dar ayudas a las personas jóvenes, pero no se van a poder examinar porque no hay examinadores. De modo que intentemos resolverlo todo, porque especialmente en medios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 19

rurales es imprescindible el carné de conducir desde que tienes 18 años; eso es así. Por tanto, mi voto es favorable.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Por el Grupo VOX, el señor Alcaraz.

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

En VOX estamos de acuerdo en ayudar a los jóvenes; también hay otros grupos de personas que, incluso no siendo tan jóvenes, tienen una situación económica igual o incluso peor y, por tanto, no entiendo que se excluya a este grupo de personas que tienen una situación económica también bastante precaria. Sí tengo que decir que no entiendo que un Gobierno que tiene el mayor número de asesores de cualquier Gobierno de la historia de nuestro país y que tiene ese gasto descomunal precisamente en tantos ministerios, nos traiga esta propuesta con un error, y lo voy a calificar como error porque, si no, no entiendo cómo pueden poner que esas ayudas vengan sin modificar la disposición cuarta de la Ley de tráfico, como ya se ha comentado, donde dice, textualmente: «Obligación destinar las sanciones económicas a la financiación de seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico y ayudas a las víctimas». Por lo tanto, no se puede financiar —como se ha propuesto aquí por parte del grupo proponente— con ese dinero. Tendrán que reformar la ley, pero lo que no pueden hacer es traer algo sin el trabajo hecho. Por lo tanto, no podemos apoyar algo que no está contemplado en la actual Dirección General de Tráfico para destinar ese dinero a estas ayudas.

Gracias.

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

Señor López de Uralde, si puede, por favor, háganos llegar la transaccional. Me imagino que la del Grupo Popular no la acepta.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Se la paso, pero solo por clarificar, precisamente el tercer punto de la transaccional corrige y lo que dice es: buscar los mecanismos necesarios para que las medidas se concedan, etcétera, etcétera.

El señor **PRESIDENTE**: Bueno, luego la leeremos a la hora de la votación, por si algún grupo, en función de eso, quiere cambiar su posición.

Muchas gracias.

— SOBRE EL AUMENTO DE LA CAPACIDAD EXAMINADORA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO EN TODAS LAS PRUEBAS PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR MEDIANTE LA CREACIÓN DE UNA BOLSA DE EMPLEO DE EXAMINADORES ITINERANTES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001820).

El señor **PRESIDENTE**: La siguiente proporción es la que figura en el orden del día con el número 7, puesto que la 6 la debatimos al comienzo de la sesión. Proposición no de ley sobre el aumento de la capacidad examinadora de la Dirección General de Tráfico en todas las pruebas para la obtención del permiso de conducir mediante la creación de una bolsa de empleo de examinadores itinerantes, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Para su defensa, tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Señorías, en esta iniciativa proponemos aumentar la plantilla de personal administrativo y crear una bolsa de empleo de examinadores itinerantes en la Jefatura Central de Tráfico para aumentar la capacidad examinadora de la Dirección General de Tráfico. También pedimos que se ponga fin, con estas medidas u otras medidas adicionales, a la actual incapacidad de la Administración para absorber la demanda de exámenes y dejar de perjudicar a la ciudadanía que necesite el permiso de conducir para acceder al mercado laboral o para poderse presentar a unas oposiciones. Y todo esto ¿por qué? Porque el colapso del servicio público de exámenes de tráfico está —como bien saben ustedes— poniendo en peligro la subsistencia de las autoescuelas. Llevamos meses de caos en la gestión de tráfico por parte del Gobierno y meses de parsimonia y de inacción por parte de este Gobierno. En junio, la cifra aproximada de alumnos pendientes de examinarse ascendía a 750000 personas; ese junio, el día 2, el responsable de Tráfico del ministro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 20

Marlaska —que, por cierto, hoy lleva 987 días en el cargo como ministro del Interior; 987 días en los que todavía no se ha dignado a comparecer en esta Comisión de Seguridad Vial, a pesar de habérselo solicitado en numerosas ocasiones—, el señor Navarro nos decía que lo ideal sería disponer de una bolsa en verano para compensar las puntas y poder reforzar la plantilla. Han transcurrido nueve meses y nadie sabe nada de esa bolsa de examinadores; nueve meses en los que se ha acrecentado la pérdida de capacidad de exámenes en las jefaturas, perjudicando a los alumnos y limitando el trabajo de las autoescuelas en plena crisis económica y sanitaria; unos meses en los que, desde el Grupo Parlamentario Popular, hemos insistido al Gobierno en la necesaria adopción de medidas adicionales que acabaran con la dinámica de envejecimiento, emprendida en esta legislatura, del servicio público de exámenes de la DGT.

En septiembre, preguntamos al responsable de Tráfico del Gobierno en esta Comisión si iban a crear la bolsa de examinadores de tráfico. Su respuesta fue el silencio. En octubre, en esta Comisión requerimos a la subsecretaria del Interior que impulsara, desde el ministerio, ya que la DGT parecía que no tenía muchas ganas, esa bolsa de examinadores para evitar la ruina del sector y el colapso del sistema de exámenes de tráfico. Respondió que lo estudiarían; la eterna estudiante, estudios que nunca finalizan. El 4 de noviembre preguntamos al señor Navarro, en su comparecencia de presupuestos en la Comisión de Interior, si el Gobierno había dotado en el presupuesto una partida de gasto para crear la bolsa de examinadores itinerantes de tráfico. Su respuesta no la oyen ¿verdad? Yo tampoco la oí; fue el silencio; motivo por el que reiteramos la pregunta por escrito; y su respuesta llegó el 4 de febrero, tres meses después, incumpliendo todos los plazos. Menuda transparencia la del Gobierno de Sánchez. Nos dijo que no, que no lo contemplan.

Ante la parsimonia del Gobierno y la falta de empatía de sus responsables de tráfico, desde el Grupo Parlamentario Popular presentamos una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado, dotada con 3 millones de euros, para crear esa bolsa de examinadores de tráfico. Fue rechazada por ustedes. Señorías, hoy volvemos a presentar esta iniciativa, no como enmienda, sino como proposición no de ley, porque pretendemos con ella reducir los retrasos en las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducir y los graves perjuicios económicos que esos retrasos causan a la ciudadanía, que pagan por realizar el examen —cabe recordarlo— y bastante bien, y dejar de perjudicar a los cerca de 8722 centros de formación vial que existían en España; y digo existían, porque durante estos nueve meses muchísimos han cerrado las persianas. Hoy, de nuevo ofrecemos una magnífica oportunidad para que todos los diputados, y en especial los que sustentan al Gobierno, de una vez por todas se posicionen y demuestren si están a favor de la creación de la bolsa de examinadores de tráfico reclamada por el sector o están en otros menesteres.

Señorías, mejorar el servicio de exámenes de tráfico requiere que la adopción de la concreción de medidas no pueda seguir dilatándose en el tiempo. Hemos perdido un tiempo precioso, nueve meses. Los datos, en estos momentos, son muy preocupantes. Miren, solamente en mi circunscripción, en Valencia, la bolsa de ciudadanos a la espera de ser examinados asciende a 16200; en Alcira, la provincia de Valencia, 2300; en Gandía, 2000; en todo el mes de febrero, en Gandía, solamente han examinado una única vez. Pero, es que en Málaga hay 18000 alumnos en lista de espera; en Valladolid hay 3800; en León han pasado de tener 7 examinadores, en 2018, a 2 en 2021, y a 5 el año pasado; van menguando. En Jerez de la Frontera, la lista de espera es de 4200 personas; en la provincia de Cádiz, de 10000. En Ciudad Real, Tráfico examina una vez al mes, contando con que no haya examinadores de vacaciones, porque entonces puede ocurrir lo que ocurrió en Navidad, que estuvieron desde el 21 de diciembre hasta el 1 de febrero sin exámenes. En Córdoba están con 44 días hábiles de retraso, es decir, dos meses. Y Tráfico les amenaza con que hoy iban a implantar el sistema CAPA. En Navarra son más de 5000 personas las que están en lista de espera.

Señorías, finalizo pidiéndoles su voto favorable, porque con esta iniciativa que pide el sector impulsamos medidas para garantizar la suficiente capacidad de examinar de la Jefatura de Tráfico y poner fin a los problemas que está causando. Dejemos la charlatanería del Gobierno, porque las palabras se las llevará el tiempo, pero a las autoescuelas, si no lo remediamos, se las va a llevar la dejadez y la inacción de este Gobierno, del Gobierno de Sánchez. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A esta proposición no de ley no se ha presentado ninguna enmienda. Por tanto, en turno de fijación de posiciones, en primer lugar, por el Grupo Ciudadanos, el señor Cambronero tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 21

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, presidente. Todavía intento salir del shock de coincidir con Esquerra; voy a ver si me centro. Estamos totalmente de acuerdo con esta iniciativa. Además, la presenta el Grupo Popular, primero y básicamente, por ser urgente; segundo, por ser necesaria; y tercero, porque pretende paliar la inacción constante del Gobierno. La propuesta de creación de esta bolsa de empleo podría solucionar problemas puntuales de picos de actividad y mitigar en algo el colapso existente, pero tampoco se va a solventar el auténtico problema de raíz que sufre la Dirección General de Tráfico, que no es otro que la eterna falta de examinadores.

Me dirijo al Grupo Socialista, a Podemos y compañía: solucionen el problema, ya que los ciudadanos están pagando un servicio público muy deficiente. Ustedes eran los del fomento de lo público. Estamos esperando, dos años después, a que hagan algo que han prometido en la oposición durante mucho tiempo. Vamos a votar a favor de esta iniciativa del Grupo Popular.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cambronero.
Por el Grupo Parlamentario Republicano, señora Vallugera.

La señora **VALLUGERA BALAÑA**: Nosotros también vamos a votar a favor y por los mismos argumentos, porque es necesario que puedan realizarse los exámenes y falta personal. Saben ustedes que mi compañera Inés está muy puesta en esto y es su trabajo. Su trabajo ha sido básicamente intentar que tanto las autoescuelas como las personas que necesitan sacarse el carné tengan garantizada la existencia de examinadores. Es evidente que los términos centralizadores en que se plantea esta PNL no nos satisfacen, pero también es evidente que se necesita solucionar de alguna manera este tapón que existe. Por tanto, votaremos a favor.

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

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

La señora **JOVER DÍAZ**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, nosotros vamos a votar no a la PNL por los siguientes motivos. En primer lugar, porque no se puede crear una cosa que ya existe, aunque no lleve el título que ustedes le dan. Podríamos debatir sobre si consideramos que los quince examinadores itinerantes que llevan a cabo las funciones de apoyo son suficientes o no —personalmente pienso que no—, pero este no es el propósito de la PNL. En segundo lugar, como informó el señor Navarro en su comparecencia, debido a la pandemia se paralizaron los procesos selectivos para aumentar las plantillas de examinadores, que en este momento se han reanudado y que previsiblemente incorporarán casi 150 examinadores más. En tercer lugar, desde este grupo parlamentario consideramos que no se trata solamente de mejorar el servicio de exámenes, sino que hay que reformular la formación vial, de forma que no se trate solo de superar una prueba de examen para poder conducir legalmente un vehículo, sino que desde las distintas instituciones del Estado y desde temprana edad se prepare a los ciudadanos para una conducción segura, conociendo todos los peligros —y no solo las normas— que implica la convivencia de peatones y vehículos a motor y sin motor.

Por otra parte, a ninguno de ustedes les puede parecer de recibo que el examen teórico solo lo aprueben en primera convocatoria entre el 20 y el 30% de los alumnos. En el práctico no mejora mucho la situación, llegando en ambos casos a examinarse tres, cuatro o cinco veces, y en el de circulación, siete de cada diez no supera la prueba en los dos primeros exámenes. Este también es uno de los motivos por los que cada vez se necesitan más examinadores. Habrá que ver cómo se solventa, habrá que reformular cómo nos inventamos los exámenes de conducir. Por tanto, lo que sí debería hacer esta Comisión es estudiar y considerar cómo mejorar no solo los exámenes, sino también la formación para tener una verdadera seguridad vial.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Jover.
Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente.

Desde VOX vamos a apoyar esta iniciativa porque, además, desde que empezó esta Comisión de Seguridad Vial es uno de los temas centrales, el eje central que es necesario abordar. La verdad es que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 22

no entiendo cómo en Podemos se dice que no se puede apoyar esto porque se dice que se está haciendo; ante cada iniciativa que proponemos el PP, Ciudadanos o VOX, el Gobierno dice que se está haciendo. Pues miren, señores, disolvamos esta Comisión y ahorremos dinero a los ciudadanos. Pero si no es así, vamos a trabajar y vamos a hacerlo apoyando medidas como esta. Porque no es que haga falta que los jóvenes o los no tan jóvenes tengan carné, es que hay un montón de empresas de transporte que están esperando para poder contratar a personas que necesitan ese carné, y si no estimulamos ni impulsamos que se den las medidas necesarias para ello, seremos cómplices de esta crisis que está generando la COVID y de la mala gestión que se está haciendo por el Gobierno.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alcaraz.
Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora García López.

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes ya, señorías. Ustedes hablan de desfachatez en su proposición no de ley y citan una serie de comparecencias, datos y fechas que no hacen más que confundir y enmarañar la realidad. Afirman que a principios de junio el director general de Tráfico expresó en esta Comisión que lo ideal sería disponer de una bolsa para que en verano se reforzara la plantilla, pero omiten las distintas comparecencias del ministro del Interior en Pleno el 9 de septiembre y del director general en Comisión el 24 de septiembre, donde se explicó con todo lujo de detalles las medidas que se pusieron en marcha para paliar esta situación. Así, durante los meses de julio y agosto de 2020 se han hecho un total de 459000 pruebas de exámenes teóricos, prácticos de motos y camiones, es decir 50000 más que en el verano de 2019, donde hay que recordar que no había ni mascarillas ni restricciones ni pandemia.

Parece mentira que sigan obviando la realidad que estamos viviendo, obviando que el COVID paralizó a nuestro país casi cinco meses, y a pesar de ello, este Gobierno no ha dejado de trabajar y de implementar todas las medidas necesarias para intentar minimizar las consecuencias. Seamos claros, porque todas las personas que siguen esta Comisión tienen derecho a saber lo que ocurre. Desde 2011 a 2018, gobernando el Partido Popular, se perdieron 107 plazas de examinadores de tráfico. En 2017 los examinadores se vieron forzados a convocar una huelga. Imaginen las pérdidas que supusieron para las y los ciudadanos que querían sacarse el carné, para la economía de este país, para el empleo de las autoescuelas y para los propios examinadores. Con la entrada de este Gobierno en 2019, se aumentó en 68 el número de examinadores. En marzo de 2020 se ofertaron 40 plazas de acceso libre para examinadores y 50 de promoción interna, proceso que finalizará probablemente en los próximos meses. La Subdirección Adjunta de Formación Vial ya cuenta en la actualidad con 15 examinadores itinerantes —¿qué están pidiendo ustedes, si ya existe!— que trabajan en cualquiera de las jefaturas provinciales o locales de Tráfico en las que sea preciso su apoyo. Resumiendo, para que nos quede claro, en los últimos cinco años la plantilla de examinadores de la Dirección General de Tráfico ha pasado de 733 personas en 2015 a 804 en 2020, si bien, pese a ese aumento —así como ya anunció el director general—, existe previsión en la nueva oferta de empleo público de ofertar 35 plazas más de acceso libre y 50 más de promoción interna. Además, está prevista próximamente la incorporación de 136 empleados públicos pertenecientes al Cuerpo General Auxiliar correspondiente a la oferta de empleo público de los años 2018 y 2019, cuyas plazas han sido distribuidas entre las diferentes jefaturas provinciales. En definitiva, se trabaja intensa y permanentemente en la búsqueda de medidas adicionales para garantizar un adecuado servicio a la ciudadanía y una mejora de la formación vial de los futuros conductores y conductoras. Realicen PNL constructivas y dejen de solicitar medidas que este Gobierno ya está implementando, porque últimamente siempre llegan tarde. Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora García López.

— **RELATIVA A SUBVENCIONAR A LAS ENTIDADES LOCALES EN LA ADAPTACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN A LOS NUEVOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS APROBADOS POR EL GOBIERNO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001905).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última proposición no de ley que aparece en el orden del día, la número 8, relativa a subvencionar a las entidades locales en la adaptación de la señalización a los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 23

nuevos límites de velocidad en vías urbanas aprobados por el Gobierno. Es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular y para su defensa tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Señor presidente, con la venia. Señorías, muy buenos días.

Esta PNL tiene una temática de gran importancia para las entidades locales, como es el apoyo a las maltrechas arcas de los ayuntamientos como consecuencia de los gastos en que están incurriendo por la aplicación de medidas frente al COVID-19 y, sobre todo, de los derivados de la crisis económica, social y sanitaria que estamos viviendo en estos momentos.

La causa, el antecedente, es el Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modificó el Reglamento General de Circulación. Este real decreto se publicó el día 11 de noviembre y su objeto era redefinir los límites de velocidad general en vías urbanas en función de su distinta clasificación. Recordemos, sin analizar cada una de las circunstancias que concurren en cada calzada, que los límites se reducen a 20, 30 o 50 kilómetros/hora. La disposición final del real decreto citado dice que el decreto entrará en vigor a los seis meses de su publicación, cosa que se va a producir próximamente, el día 11 de mayo de este año 2021. El fundamento de estas modificaciones es que se baraja que el Gobierno quiere un nuevo modelo de seguridad vial alineado con la Unión Europea y seguir las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud para reducir en un 50% el número de heridos graves en accidentes de tráfico hasta el año 2030. Por ejemplo, en Madrid esto supondría que el 80% de las calles se verían afectadas por estas medidas, exceptuando los carriles bus o reservados para taxis y otros usuarios, que no estarían sometidos a estas limitaciones genéricas. También se han argumentado otras teorías por parte de la Dirección General de Tráfico, como la Ley 80/2020, para ordenar la movilidad de las ciudades, esto es, que un 20% de las calles soportan el 80% del tráfico, entradas, salidas y conexiones con bulevares, mientras que por el 80% de las vías pasa un 20% de los vehículos porque son de paso.

Nosotros nos planteamos aquí si es suficiente la reducción de la velocidad o también habría que afectar a la masa crítica de la circulación. Sería interesante no decantarse absolutamente por una, sino tratar de combinar las dos, porque esta teoría que se esgrime en muchas ocasiones, la teoría de la pacificación, conduce a que los vehículos huyan de las zonas de velocidad restringida o limitada y se vayan a otras zonas, contribuyendo indudablemente a la mejora ambiental. Hay que probar todos los medios, señorías, pero no hay que probar solo todas estas posibilidades para reducir la siniestralidad, puesto que quiero recordarles que en zonas urbanas es donde más siniestralidad hay de personas vulnerables, pero también hay que analizar el influjo de los psicofármacos, del alcohol y de las drogas; en el año 2017 supuso algo más de un 34% de los fallecidos.

Estas medidas están razonablemente bien tomadas, pero en esta Comisión tenemos que trabajar con la seguridad vial y no puede ser a costa de las arcas de los ayuntamientos o de las corporaciones locales. Quiero recordar un precedente que ya puso de manifiesto el director general de Tráfico, el señor Pere Navarro, en una sesión de la Comisión de Interior que se celebró en el año 2019, cuando hacía alarde de que la modificación de la señalética de la reducción de la velocidad de 100 a 90 en vías convencionales la sufragaba el Ministerio de Fomento y, además, decía que era cuestión de imaginación. Señorías, en este supuesto no tenemos que tener mucha imaginación, porque tenemos las herramientas legales que nos provee la propia caracterización de organismo autónomo de la Dirección General de Tráfico. La DGT es un organismo autónomo recaudador, tiene un concepto muy importante de recaudación, de allegar ingresos, como son, por ejemplo, los 574599000 euros presupuestados en los presupuestos del año 2021 en concepto de recaudación de tasas. En materia de recargos, multas e intereses de demora no tributarios están presupuestados 355910000 euros. Evidentemente, aquí hay fondos más que suficientes para abordar muchas inquietudes y muchas necesidades. No debemos olvidar también lo que establece la disposición adicional cuarta del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobada en el año 2015, cuando dice que los ingresos obtenidos por la DGT por sanciones derivadas de infracciones se aplicarán a seguridad vial. Con lo cual, tenemos el abanico legislativo preparado y, sobre todo, la puntilla y el colmo es esa transferencia, en base a la disposición adicional segunda de la Ley 6/2011, que se hace a fondo perdido al Ministerio del Interior todos los años. Para el año 2021 están presupuestados 111 millones de euros.

Señorías, creo que son palmarios los datos económicos reflejados en los presupuestos para el año 2021 ya en vigor, por los cuales podemos pedir que el Gobierno de España, en base a esos ingresos derivados de los Presupuestos Generales del Estado, pueda subvenir a satisfacer las necesidades en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 24

materia de cambio de señalética de las corporaciones locales, sin olvidar que el Partido Popular propuso una enmienda en los presupuestos del año 2021, de 12 millones, para esta finalidad.

Por todo ello, como hay dinero efectivo, nosotros queremos, en primer lugar, apoyar económicamente el esfuerzo que van a realizar las entidades locales al adaptar la señalización de sus vías urbanas a los nuevos límites de velocidad aprobados por el Consejo de Ministros y, en segundo lugar, subvencionar a todas las entidades locales el cien por cien tanto de los costes de ejecución de la señalización como de suministro de materiales para la señalización horizontal y vertical de adaptación a los nuevos límites de velocidad en las vías urbanas. Creo que es muy sencillo y por eso, señorías, como hay fondos, les pediría el apoyo a esta PNL que, desde luego, nos agradecerían nuestros municipios, que tienen que hacer todos estos cambios.

Muchas gracias, presidente; muchas gracias, señorías, por su atención. **(Aplausos)**.

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

A esta proposición se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario VOX. Para su defensa, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente.

Efectivamente, hemos presentado una enmienda porque aquí sí se han hecho bien los deberes y la disposición cuarta de la Ley de Tráfico permite que se puedan financiar situaciones como estas que van a suponer un gasto impresionante para muchísimos ayuntamientos, estando muchos de ellos prácticamente en quiebra. Por lo tanto, para ellos va a ser un soplo de aire fresco que se les pueda ayudar precisamente con esas tasas y con la recaudación de las sanciones.

Por eso, vamos a retirar nuestra enmienda porque el Partido Popular ya lo recoge en su texto, por lo que estamos totalmente de acuerdo. Creo que la mejor inversión que se puede hacer con esas sanciones que se recaudan es que vayan precisamente a ayudar a esos ayuntamientos que, por la crisis de la pandemia y la mala gestión de este Gobierno, están pasándolo bastante mal. Apoyaremos la iniciativa.

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

En el turno de fijación de posiciones, por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Cambroneró.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente.

Brevísimamente, estamos muy de acuerdo con esta iniciativa en cuanto a la redacción y la defensa que ha hecho el señor Mateu. Prevé subvenciones y ayudas a las entidades locales para adaptar la señalización a los nuevos límites de velocidad. Creemos que es totalmente lógico. Lo importante de esta PNL creo que es ver el voto de los partidos que están en el Gobierno, porque ello va a ser un síntoma claro de lo que pretenden hacer, si pretenden sufragar esos gastos o si pretenden dejar a los ayuntamientos tirados. Por eso estoy expectante ante ese voto. Nosotros votaremos que sí.

Gracias.

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

Por el Grupo Republicano, la señora Vallugera.

La señora **VALLUGERA BALAÑÀ**: Solo intervengo para posicionarnos. Votaremos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: De forma muy breve y solo para satisfacer la curiosidad de Ciudadanos, quiero decir que nosotros votaremos en contra de esta proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Ha quedado muy claro. Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Serrano.

El señor **SERRANO MARTÍNEZ**: Gracias, presidente.

Es curioso ver esta PNL que nos presenta al Partido Popular, porque es curioso que nos hablen de financiación de las entidades locales cuando hace un poco más de tres meses ustedes se abstuvieron —mejor dicho, boicotearon— en una medida para que las entidades locales pudieran invertir su superávit. ¡Ustedes! Es curioso ver al Partido Popular hablar de financiación para las entidades locales. Les voy a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 25

recordar algunos hitos del Partido Popular en el Gobierno, insisto en el Gobierno. Yo sé que ustedes ya han normalizado eso de decir en la oposición lo que no son capaces de hacer en el Gobierno, pero les recordaré algo. En el año 2013, en plena crisis económica, con el Gobierno del Partido Popular, fueron ustedes los que aprobaron la reforma de la Administración local, que asfixió a las entidades locales. Los que hemos sido alcaldes y alcaldesas sabemos que ustedes asfixiaron, en plena crisis económica, al conjunto de los municipios de nuestro país. Sí, ustedes, señorías del Partido Popular. En los años 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017 ustedes aprobaron los distintos Presupuestos Generales del Estado y, ¿saben cuánto destinaron para las entidades locales, en este caso para los ayuntamientos de nuestro país? Cero céntimos de euro en materia de seguridad vial. Ustedes, señorías del Partido Popular.

Y por ir a una fecha algo más reciente, en el año 2020, hemos podido comprobar cómo la propia ministra de Hacienda —por cierto, competencia del Ministerio de Hacienda, no del Ministerio del Interior; ustedes lo saben bien, ustedes que han sido partido de Gobierno y que se supone que son partido de Gobierno—viene con una reforma para la flexibilización y, en este caso, también para el aprovechamiento de los recursos que tienen los ayuntamientos, los que han ido haciendo bien los deberes y tienen financiación en sus arcas, para que puedan aplicarlos durante esta pandemia, y ustedes no votaron a favor. El último hito: Presupuestos Generales del Estado. Señorías del Grupo Popular, ustedes nunca han hablado en materia de seguridad vial, ni tan siquiera han hecho una sola propuesta para que llegue financiación, a través de los Presupuestos Generales del Estado, directamente al conjunto de los ayuntamientos. Es falso, es erróneo, no es cierto. Ustedes lo único que han hecho es poner piedras en el camino para que no tengamos unos presupuestos en nuestro país.

Por último, señorías del Grupo Popular, de VOX y de Ciudadanos, la incoherencia de esta PNL que ustedes ponen de manifiesto aquí, pónganla también de manifiesto en los territorios donde gobiernan, en esas comunidades autónomas. Los Gobiernos de las comunidades autónomas han recibido financiación por valor de 16000 millones de euros; por cierto, en muchas de las que ustedes gobiernan no han sido capaces de transferirla ni de ayudar al conjunto de los ayuntamientos para salvar esta pandemia. **(Aplausos)**. Esa es la realidad de sus Gobiernos. Por tanto, vienen a Madrid a predicar lo que no son capaces de hacer en sus territorios. El Grupo Socialista no estará a favor de esta PNL.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Hemos concluido el orden del día. Vamos a hacer una pausa de dos minutos para ordenar rápidamente la votación con las transaccionales presentadas y enseguida votaremos. Les recuerdo a los señores portavoces y a los miembros de la Mesa que a continuación tendremos una reunión muy rápida para fijar el orden del día de la sesión del próximo 3 de marzo. **(Pausa)**.

VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ¿están todos en disposición de votar? **(Asentimiento)**. Aunque en esta sala hay sistema electrónico, lo vamos hacer a mano alzada, por el sistema tradicional, porque nos gusta más al letrado —que es un clásico— y a mí también. Así que vamos a iniciar la votación de las proposiciones no de ley. Aunque se han debatido en otro orden, vamos a seguir el orden que aparece en la convocatoria para que no haya ninguna duda o confusión. En primer lugar, votamos la que aparece con el número 2 —saben que la primera se retiró—, la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre la implementación de medidas por parte de la Dirección General de Tráfico para la concienciación y fomento del uso de la bicicleta, la reforma del Reglamento de Circulación con medidas que aumenten la protección y seguridad de los ciclistas, y la colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias para la promoción de criterios de pacificación que aseguren la puesta en marcha de redes ciclistas adecuadas. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a elaborar un nuevo plan estratégico nacional de seguridad vial para el periodo 2021-2030, con especial atención a los usuarios vulnerables. Es una proposición del Grupo Parlamentario VOX con una transaccional del Grupo Popular. No sé si conocen sus señorías la transaccional, si quieren que la leamos o que procedamos a su votación. **(Pausa)**.

Procedemos a su votación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 26

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 4, sobre llevar a cabo el diseño y creación de una señal de zona de bajas emisiones, así como su incorporación en el Catálogo oficial de señales de circulación, del Grupo Parlamentario Socialista. Hay una transaccional con el Grupo Popular. Les hago la misma pregunta: no sé si la conocen sus señorías o si hace falta que les demos cuenta de la misma. **(Pausa)**.

Se vota la transaccional acordada por el Grupo Socialista y el Grupo Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición número 5, relativa a ayudas económicas a jóvenes para la obtención del permiso de conducir, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos. Hay una transaccional con el Grupo Socialista y se vota, por tanto, esa transaccional. ¿Hay algún grupo que requiera que se dé lectura a la transaccional? **(Denegaciones)**. No es necesario.

Efectuada la votación, dijo

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

Proposición no de ley número 6, sobre la mejora de los accesos en la red viaria en la provincia de Ourense. Tenía una enmienda que no había sido aceptada y, por tanto, se vota sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 7, sobre el aumento de la capacidad examinadora de la Dirección General de Tráfico en todas las pruebas para la obtención del permiso de conducir mediante la creación de una bolsa de empleo de examinadores itinerantes. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Hay un empate a 17 votos. Vamos a repetir la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 17; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la última proposición no de ley, la número 8, relativa a subvencionar a las entidades locales en la adaptación de la señalización a los nuevos límites de velocidad en vía urbana aprobados por el Gobierno.

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

El señor **PRESIDENTE**: Se ha producido otro empate. Volvemos a votar. ¿No hace falta? **(La señora Vallugera Balañà pide la palabra)**.

La señora **VALLUGERA BALAÑÀ**: Una cuestión de orden. Si hay empate, cómo se deshace o qué consecuencias tiene, porque en la Mesa quedan rechazadas si hay empate, pero aquí no lo sé y, además, no formo parte de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Hay voto ponderado, pero habría que hacer la suma de los votos de ponderación del Pleno.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Señor presidente, creo que tiene que haber una votación más, hasta tres, y luego se seguiría...

El señor **PRESIDENTE**: El artículo 88. 2 del Reglamento dice: «En las votaciones en Comisión se entenderá que no existe empate cuando la igualdad de votos, siendo idéntico el sentido en el que hubieran votado todos los miembros de la Comisión pertenecientes a un mismo grupo parlamentario, pudiera dirimirse ponderando el número de votos con que cada grupo cuente en el Pleno».

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 27

Según el recuento que me traslada el letrado, de acuerdo con el voto ponderado, sería: votos a favor, 172; votos en contra, 155, por lo cual quedaría aprobada la proposición no de ley que aparece con el número 8 en el orden del día.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Señor presidente, a la vista de lo que ha ocurrido con la votación de la última PNL, no se tendría que haber producido la segunda votación en la penúltima PNL.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos repetido la votación por un empate y la portavoz del Grupo Republicano ha cambiado el sentido de su voto. **(Una señora diputada pronuncia palabras que no se perciben)** Posiblemente, pero hemos repetido la votación, que es algo que puede pasar en una Comisión y la señora diputada ha cambiado su voto. **(Un señor diputado: Es una argumentación jurídica)**. El error puede haberse producido al haber repetido esa votación, pero...

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Señor presidente, entendemos desde el Grupo Socialista que al haber empate, antes de llegar al voto ponderado habría que hacer tres votaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que no, pero lo que diga el letrado. **(Un señor diputado: Que nos ilustre el letrado)**.

El señor **LETRADO**: El artículo 88.2 del Reglamento dice que «en las votaciones en Comisión se entenderá que no existe empate cuando la igualdad de votos, siendo idéntico el sentido en que hubieren votado todos los miembros de la Comisión pertenecientes a un mismo grupo parlamentario, pudiera dirimirse ponderando el número de votos con que cada grupo cuente en el Pleno»; es decir, es una excepción a la regla general que establece el artículo 88.1, que dice que cuando ocurriera empate, se realizará una segunda y, si persistiere, se suspenderá la votación durante el plazo que estime razonable la Presidencia, y se repetirá la votación, y si se produjese empate, se entenderá desechado el dictamen. El apartado 2 expresamente es la excepción a este apartado. **(Una señora diputada: Pero en otras Comisiones no se hace.—Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Tranquilidad. Solamente hay que discutir una cosa: si hay que hacer tres votaciones o no. Según el letrado, no hay que realizar tres votaciones, no aparece en el Reglamento. No es una discusión, no es lo que opinemos, es lo que aparece en el Reglamento y la interpretación del letrado, en todo caso. **(Una señora diputada: Quieren ponderar la anterior)**. La votación está concluida, tal como la hemos hecho.

La señora **VALLUGERA BALAÑA**: No entiendo que utilicemos criterios diferentes en situaciones idénticas: o ponderamos las dos, o votamos tres veces las dos. Yo, particularmente, que soy la que estoy en el empate, pido que se repita la votación.

El señor **PRESIDENTE**: Pero en la votación de la proposición número 7, que se ha repetido, usted ha cambiado el voto. **(La señora Vallugera Balaña: Se ha repetido la votación de la proposición no de ley número 7 y habría que repetir la última)**.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué votación? ¿La última? Están votadas una y otra. El Grupo Popular me estaba pidiendo que se ponderase la anterior y le estoy diciendo que no porque está votada, así que no voy a cambiar esta.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Presidente, entiendo que la votación de la proposición número 7 se ha realizado. Pero cuando se está hablando de la ponderación en la 8, estamos en la misma situación que en la 7. Por tanto, el mismo criterio hay que aplicarlo en las dos. Esto ya ha pasado en otra Comisión, y, como bien ha dicho el letrado, esa ponderación del voto existe. Si hay un error, no pasa nada, se subsana. Como estamos todos, si se aplica la ponderación, hay que ponderarla también en la proposición número 7...

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, no hagan debate de una cuestión procedimental. La votación de la proposición número 7 he dicho que se repita porque creí que había un error. Quizá no tenía que haberse repetido, pero se ha repetido, y, al repetirse, el resultado es el que es. No se puede volver a aplicar lo de la número 8 porque ya se ha votado, y se ha rectificado por un miembro de esta Comisión, que ha cambiado el sentido del voto. Quizá el error haya sido por mi parte al entender que se ha producido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 292

18 de febrero de 2021

Pág. 28

un error y repetir una votación que no tenía que haberse repetido. Pero, una vez repetida, no se puede volver a repetir o aplicar un criterio distinto. Así lo entiendo. **(El señor Sánchez del Real pide la palabra).** Tiene la palabra, señoría.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Señor presidente, el argumento de nuestro grupo sería que, en el tiempo transcurrido entre la votación en que se ha producido el empate y la otra votación, que usted ha descrito como que no debería haberse producido, legalmente en ese periodo de tiempo debería haberse activado automáticamente por esta Cámara el artículo correspondiente, que se nos ha leído y ya conocemos todos y que deberíamos haber conocido de antemano evidentemente. Por tanto, esa ponderación se activó en su momento.

El señor **PRESIDENTE**: No, no se activó. La repetición de la votación en Comisiones es algo habitual y que sucede con cierta normalidad, no es la primera vez que pasa. Se ha repetido por la razón que sea, pero no es una cosa extraña ni que no suceda habitualmente. Sucede con frecuencia que se repiten votaciones porque se ha contado mal al ser a mano alzada, etcétera. Ha habido un error, seguramente por mi parte, pero esa votación está sustanciada, conforme me dice también el letrado.

Por tanto, sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión de la Comisión.

Eran las tres y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-292