



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 405

Pág. 1

## SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 13

celebrada el lunes 24 de mayo de 2021

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Retirado del orden del día:

Preguntas:

- Motivo por el que no se ha llevado a cabo ninguna actuación para corregir las deficiencias existentes en las cuentas anuales de la Jefatura Central de Tráfico ..... 3

Autor:

Alcaraz Martos, Francisco José (GVOX)  
BOCG, serie D, número 236, de 9 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000823).

- Tasa de vehículos de movilidad personal de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos, existente en España a 31/12/2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034783) ..... 3

Autor:

Gamazo Micó, Óscar (GP)  
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)  
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000897).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 2

- Coste para la Jefatura Central de Tráfico del transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034813) ..... 3  
Autor:  
Gamazo Micó, Óscar (GP)  
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)  
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000898).
  - Importe que abonó la Jefatura Central de Tráfico por el servicio del transporte de los funcionarios examinadores a los centros de examen en el año 2019 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034816) ..... 4  
Autor:  
Gamazo Micó, Óscar (GP)  
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)  
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000899).
  - Previsiones acerca de aportar alguna solución a la situación de colapso en los exámenes de conducir en la provincia de Valladolid y de reforzar la plantilla de examinadores de pruebas prácticas de conducir (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034825) ..... 4  
Autor:  
Carazo Hermoso, Eduardo (GP)  
Alonso Pérez, José Ángel (GP)  
Gamazo Micó, Óscar (GP)  
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000900).
  - Evolución del número de examinadores de las pruebas de conducir en la provincia de Valladolid en el periodo 2018-2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034827) ..... 4  
Autor:  
Carazo Hermoso, Eduardo (GP)  
Alonso Pérez, José Ángel (GP)  
Gamazo Micó, Óscar (GP)  
BOCG, serie D, número 249, de 30 de marzo de 2021 PDF (Número de expediente 181/000901).
- Proposiciones 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) ..... 5
  - Relativa a la inclusión de la infracción referida al estacionamiento en zonas para uso exclusivo de personas con discapacidad, entre las infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/000639) ..... 7
  - Sobre la necesidad de reducir urgentemente la siniestralidad vial de las furgonetas de reparto de mercancías tanto en vía interurbana como en el ámbito de la «última milla». Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001544) ..... 10

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 3

— Sobre realizar las modificaciones normativas requeridas para introducir la exigencia de elementos reflectantes en los conductores de los vehículos de movilidad personal cuando circulen por la noche y en otras condiciones de reducida visibilidad. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001609) .....	14
— Relativa a fomentar la creación de espacios específicos para autocaravanas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001620) .....	16
— Sobre el proyecto de trazado «Seguridad vial. Construcción de enlace completo en A Rúa, en la N-120. Provincia de Ourense». Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002342) .....	19
— Relativa a la construcción de ecoductos o pasos de fauna y el establecimiento de medidas adicionales encaminadas a reducir las muertes de animales por atropellos en carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/002609) .	22
Votaciones .....	26

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

RETIRADO DEL ORDEN DEL DÍA:

PREGUNTAS:

- MOTIVO POR EL QUE NO SE HA LLEVADO A CABO NINGUNA ACTUACIÓN PARA CORREGIR LAS DEFICIENCIAS EXISTENTES EN LAS CUENTAS ANUALES DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO.

AUTOR:

ALCARAZ MARTOS, FRANCISCO JOSÉ (GVOX)  
BOCG, SERIE D, NÚMERO 236, DE 9 DE MARZO DE 2021 PDF (Número de expediente 181/000823).

- TASA DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL DE UNA O MÁS RUEDAS DOTADOS DE UNA ÚNICA PLAZA Y PROPULSADOS EXCLUSIVAMENTE POR MOTORES ELÉCTRICOS, EXISTENTE EN ESPAÑA A 31/12/2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034783).

AUTOR:

GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)  
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)  
BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF (Número de expediente 181/000897).

- COSTE PARA LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO DEL TRANSPORTE DE LOS FUNCIONARIOS EXAMINADORES A LOS CENTROS DE EXAMEN EN EL AÑO 2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034813).

AUTOR:

GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)  
MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)  
BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF (Número de expediente 181/000898).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 4

- IMPORTE QUE ABONÓ LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO POR EL SERVICIO DEL TRANSPORTE DE LOS FUNCIONARIOS EXAMINADORES A LOS CENTROS DE EXAMEN EN EL AÑO 2019 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034816).

AUTOR:

GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF (Número de expediente 181/000899).

- PREVISIONES ACERCA DE APORTAR ALGUNA SOLUCIÓN A LA SITUACIÓN DE COLAPSO EN LOS EXÁMENES DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID Y DE REFORZAR LA PLANTILLA DE EXAMINADORES DE PRUEBAS PRÁCTICAS DE CONDUCIR (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034825).

AUTOR:

CARAZO HERMOSO, EDUARDO (GP)

ALONSO PÉREZ, JOSÉ ÁNGEL (GP)

GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF (Número de expediente 181/000900).

- EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EXAMINADORES DE LAS PRUEBAS DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID EN EL PERIODO 2018-2020 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034827).

AUTOR:

CARAZO HERMOSO, EDUARDO (GP)

ALONSO PÉREZ, JOSÉ ÁNGEL (GP)

GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 249, DE 30 DE MARZO DE 2021 PDF (Número de expediente 181/000901).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenas tardes, se abre la sesión.

Comenzamos la sesión de la Comisión de esta tarde. Como saben, en el orden del día aparece en primer lugar la contestación por parte del Gobierno a las preguntas que figuran en los puntos 1 a 6 del orden del día. El Gobierno, a través de un escrito presentado el pasado 21 de mayo, nos ha comunicado la imposibilidad, una vez más, de comparecer para contestar a estas preguntas. Concretamente el escrito del Ministerio de Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática dirigido a la señora presidenta al Congreso dice: En relación con la próxima sesión de la Comisión de Seguridad Vial de 24 de mayo en la que está prevista la contestación de preguntas orales, se comunica la imposibilidad de la autoridad competente para responder a las mismas a comparecer ante la Comisión en la fecha mencionada por motivos de agenda, por lo que serán contestadas en la Comisión que se celebrará en el próximo mes de junio. Como he comentado, con fecha 21 de mayo. **(El señor Gamazo Micó pide la palabra).**

Sí, señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Presidente, buenas tardes.

Permítame que, antes de comenzar la sesión, lamente, de nuevo, en nombre de este grupo parlamentario la ausencia del Gobierno. Tenía la obligación de venir a contestar las preguntas parlamentarias que hay formuladas y, una vez más, se esconde. Es una constante en esta Comisión que buena parte de las preguntas que formulamos los diputados del Grupo Parlamentario Popular no sean respondidas por escrito y, por tanto, en aplicación del artículo 190 del Reglamento, el Gobierno tenga que venir a contestarlas oralmente. El Gobierno hoy ha vuelto a vulnerar el Reglamento del Congreso de los Diputados, por lo que le pedimos, de nuevo, que eleve queja a la presidenta del Congreso. Los cinco diputados que íbamos a formular las preguntas realizaremos, por nuestra parte, las actuaciones pertinentes para evitar que otra vez el Gobierno de Sánchez vulnere el reglamento y la acción de control de este parlamento. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Gamazo, así lo haremos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 5

### PROPOSICIONES 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**: Por tanto, pasamos a debatir las proposiciones no de ley. Proposición no de Ley número 7, relativa a establecer una moratoria a la Instrucción 20/V-139 de la Dirección General de Tráfico. Su autor es el Grupo Parlamentario Republicano y, para su presentación y defensa, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Buenas tardes. Antes de empezar con la defensa de esta PNL, debido a la demora en debatirla entre la pandemia y causas personales, hemos presentado una autoenmienda que, evidentemente, vamos aceptar para prolongar la moratoria hasta noviembre de 2022.

El número de equipos para el trabajo de la tierra, llamados genéricamente aperos —que incluyen arados, gradas, rodillos, maquinarias de siembra y un largo etcétera— es muy elevado. Solamente en Cataluña había registrados en el ROMA, cuando presentamos esta PNL, 1618. Si, además, tenemos en cuenta que en algunas comunidades solo tenían obligación de incorporarse al ROMA los adquiridos con ayudas públicas, estimamos que puede aumentar en un 40 % el número de aperos registrados en el ROMA. Es habitual que en cada explotación agraria esté presente más de un apero. Muchas veces está fabricado por un herrero y adecuado a un determinado trabajo. Por este motivo y por la severa crisis en que se encuentra el sector, esta homologación es inoportuna y puede precipitar el abandono de la explotación agraria, contribuyendo así al despoblamiento rural.

Estos aperos no se encontraban incluidos en la definición de maquinaria agrícola remolcada, por lo tanto, no estaban obligados a matricularse, pero esta consideración ha cambiado en la Instrucción 20/V-139 de la DGT, de fecha 21 de febrero de 2020, y en la cual se especifica que los aperos remolcados por un tractor y que circulen por la vía pública tendrán la consideración de maquinaria agrícola remolcada y, en consecuencia, tendrán que estar homologados, de acuerdo con el Reglamento de la Unión Europea 167/2013, y, de esta manera, cumplir con la normativa relativa la circulación. Por tanto, los diferentes aperos operativos que deseen circular por la vía pública tendrán que homologarse. El trámite para conseguir esta homologación y pasar la inspección técnica del vehículo agrícola, además de un coste significativo, lleva un tiempo considerable.

Teniendo en cuenta el número elevado de aperos de todo el Estado y la pandemia que ha reducido la movilidad, se solicita un aplazamiento de la entrada en vigor de esta instrucción hasta noviembre de 2022 para permitir a los titulares de los aperos realizar los trámites citados. También se debe considerar realizar reuniones con los representantes del sector agrario que permitan establecer los mecanismos que faciliten la adecuación a la normativa europea de estos aperos y, al mismo tiempo, encontrar las pautas que ayuden a favorecer que esta se realice con el mínimo coste. Sabemos que algunas organizaciones han solicitado al ministerio una moratoria y un proceso de homologación en bloque que permitan circular al agricultor sin problemas, como hasta ahora. Propuesta que, evidentemente, va a contar con todo nuestro apoyo.

Termino pidiéndoles el voto favorable a esta PNL, puesto que no nos oponemos a que los vehículos circulen en condiciones y, por tanto, deban estar homologados, sino que solamente queremos dar tiempo y recursos al sector para poder realizar los trámites de esta homologación.

Gracias.

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

Han presentado enmiendas a esta proposición no de ley el Grupo VOX y el Grupo Popular. En primer lugar, tiene la palabra, por parte del Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el señor Lomana.

El señor **FERNÁNDEZ-LOMANA GUTIÉRREZ**: Gracias, señor presidente.

Señora y señores de Esquerra, en relación con su propuesta, el Grupo Parlamentario VOX propone la supresión de la parte dispositiva en tanto que la medida propuesta en su proposición no de ley carece de sentido jurídico. La referida instrucción de la DGT se encuentra en vigor desde que fue publicada y establece la misma regulación que la normativa europea sobre vehículos sujetos a la obligación de matricularse. Dicha instrucción define qué se entiende por apero en el Reglamento General de Vehículos de cara a la obligatoriedad de su matriculación, en coherencia con el Reglamento 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 6

forestales y la vigilancia del mercado de dichos vehículos. El reglamento, conforme a lo que se establece en el artículo 78, comenzó a ser aplicable a partir del 1 de enero de 2016, es obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Como solución a esta propuesta errática se propone la siguiente enmienda de adición. Uno, promover en el seno de la Unión Europea la modificación del artículo 2 del Reglamento de la Unión Europea 167/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de febrero de 2013 —anteriormente citado— al objeto de que no se consideren tampoco vehículos y, por tanto, no se exija matriculación para su puesta en circulación a aquellos aperos de arrastre sin motor destinados en exclusiva a labores agrícolas. Dos, adoptar las medidas necesarias dirigidas a eximir a los tractores y maquinaria agrícola de la obligación de realizar inspecciones técnicas o, en su defecto, desarrollar una inspección técnica específica a este tipo de vehículos.

Por todo ello, la iniciativa debe ir dirigida a modificar la normativa europea al objeto de establecer que no se exija la matriculación a los aperos agrícolas de arrastres sin autopropulsión y se propone eximir a dicha maquinaria de la obligación de realizar las inspecciones de la ITV o, al menos —al igual que se contempla en otros países miembros como Francia, Italia o Portugal y de acuerdo con la Directiva 214/45 de la Unión Europea—, establecer la alternativa de una ITV específica para este tipo de maquinaria. Estas medidas tendrían como objeto adecuar el procedimiento de revisión técnica a nuestra realidad agraria.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Bas.

El señor **BAS CORUGEIRA**: Gracias, presidente.

Buenas tardes a todos. Con este asunto que nos ocupa asistimos una vez más a las formas autoritarias con las que este Gobierno de Pedro Sánchez establece leyes y reglamentos, sin tener en cuenta a los colectivos a los que les afectan. No paran de repetir que el diálogo es parte fundamental de su forma de hacer política, pero la realidad desmiente esta afirmación una y otra vez. En este caso, nos referimos a la instrucción de la Dirección General de Tráfico 20/V-139, que hace referencia a los aperos agrícolas y a los requisitos de matriculación para adaptarse a la normativa de la Unión Europea. Como todos ustedes ya saben, hasta febrero de 2020 ningún apero agrícola, con ruedas o sin ellas, era vehículo y, por tanto, no podía circular por las vías públicas, teniendo que ser transportados en un remolque para moverlos por carretera. Pero desde febrero de 2020 la instrucción de la DGT cambia esa interpretación y ahora entiende que los aperos agrícolas sí pueden circular por vías públicas y que los que se arrastran por un eje vertical —y que por lo común tienen ruedas— tienen que estar matriculados para circular por carretera. Pero este aspecto, además de la matriculación, conlleva una serie de consecuencias económicas y administrativas importantes, ya que se convierten a todos los efectos en vehículos agrícolas y, por tanto, como ya se ha dicho aquí, precisan de homologación, inscripción en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola, seguro e ITV. Como se recoge en la iniciativa, el 40% de la maquinaria agrícola se ve afectada por esta nueva normativa, provocando un incremento considerable de costes que agravará la crisis que ya está sufriendo el sector.

Ciertamente, con esta instrucción la DGT cumple la legalidad de la Unión Europea al obligar a matricular este tipo de maquinaria agrícola con ruedas, pero también es cierto que la ha establecido sin haber tenido en cuenta la opinión del sector y las particularidades del mismo. Por tanto, vamos apoyar la iniciativa de moratoria y de que se establezca un diálogo con los agentes del sector, en el que se pueden acordar definiciones, plazos y ayudas que permitan que la aplicación de la normativa comunitaria se lleve a cabo limitando al máximo la merma en la competitividad del sector agrario. Asimismo, también proponemos una enmienda —que sería un tercer punto— para que, una vez concluido el diálogo con el sector, se apruebe una nueva instrucción de la DGT en la que se incluyan los acuerdos alcanzados y se definan de manera clara cada uno de los grupos de la maquinaria que estarían sujetos o no a la obligatoria matriculación para circular por vías públicas.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

A continuación, para fijar posición tiene, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común el señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Gracias, señor presidente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 7

El Gobierno con esta instrucción trata de adaptarse a la normativa europea y, por lo tanto, en ese sentido, no entendemos que se utilice esto para hacer una crítica del Gobierno, puesto que lo que se está haciendo —repito— es, simplemente, adaptar nuestra legislación. No obstante, entendemos la motivación detrás de la iniciativa de Esquerra Republicana, entendemos que haya agricultores que manifiesten necesitar más tiempo, especialmente debido a la situación de pandemia que estamos viviendo —y que hemos vivido, sobre todo—, por eso nos parece correcto alargar un poquito el plazo para que tengan más tiempo para poner al día sus aperos porque, insisto, es una normativa europea que se está adaptando a la legislación española.

Muchas gracias.

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

Para concluir el trámite, por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Senderos.

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

Hoy debatimos una proposición no de ley del Grupo Republicano para establecer una moratoria a la Instrucción 20/V-139 de la Dirección General de Tráfico. El Grupo Parlamentario Socialista cree que la instrucción establece muy claramente la definición de maquinaria remolcada, excluyéndose de esta definición a los aperos. Teniendo en cuenta lo anterior, deberá entenderse como apero la maquinaria intercambiable completamente levantada del suelo o que no puede articularse alrededor de un eje vertical cuando el vehículo al que está unida circule por las vías abiertas al tráfico. Hay que tener en cuenta que también se comercializan modelos de maquinaria de preparación del terreno que no cumplen con la interpretación de la definición de apero recogida en esta instrucción. Ese tipo de maquinaria agrícola, a diferencia de los aperos, se debe homologar y matricular para circular en las vías abiertas al tráfico, así como cumplir la normativa relativa a circulación, inspección técnica de vehículos, seguro obligatorio, etcétera.

Respecto al punto 1 quiero decir que en su día podría tener sentido esta proposición no de ley, pero ya ha pasado más de un año desde la aprobación de la instrucción. Por lo tanto, creemos que no tiene sentido la moratoria cuando la mayoría de afectados ya se han adaptado a la norma. Respecto al punto 2 de la proposición no de ley, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Ministerio del Interior colaboran asiduamente en distintos grupos de trabajo para que se tengan en cuenta las particularidades del sector agrario en todas las normativas que les afectan.

Por todo ello, mi grupo votará en contra de esta proposición no de ley.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Señora Granollers, tiene la palabra a efectos de aceptar o rechazar las enmiendas.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí, vamos a rechazar la enmienda de VOX y vamos a aceptar la enmienda del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, se votará su texto con la enmienda presentada por el Grupo Popular.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

### — RELATIVA A LA INCLUSIÓN DE LA INFRACCIÓN REFERIDA AL ESTACIONAMIENTO EN ZONAS PARA USO EXCLUSIVO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD, ENTRE LAS INFRACCIONES QUE LLEVAN APAREJADA LA PÉRDIDA DE PUNTOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/000639).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda proposición no de ley, relativa a la inclusión de la infracción referida al estacionamiento en zonas para uso exclusivo de personas con discapacidad entre las infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos. Su autor es el Grupo Parlamentario VOX y para su defensa tiene la palabra el señor Alcaraz.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 8

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

Buenas tardes. En España tenemos casi 4 millones de personas que tienen algún tipo de discapacidad y, de ellas, a 500 000 les influye de alguna forma en la conducción de sus vehículos. De hecho, hay 60 000 personas que tienen prescritas modificaciones en sus automóviles. Nadie en esta Comisión puede negar los muchos retos a los que se tienen que enfrentar cada día estas personas para poder ejercer su derecho a la conducción, sin tener que estar con más trabas u obstáculos a los que se enfrentan muchísimas veces.

Las personas con discapacidad tienen reservadas las plazas de aparcamiento de uso exclusivo para facilitarles el uso del automóvil, pero tenemos que reconocer que hay un sector de la sociedad que tiene nula empatía hacia ellos y que no tiene en cuenta que son personas vulnerables y que esas plazas están reservadas para ellos. Es más, no solo la sociedad española debe tener esa empatía, sino que también deberíamos dar ejemplo los representantes de la legalidad vigente respetando esta normativa. **(Muestra una fotografía)**. Como ven, el coche oficial del ministro Garzón está aparcado en una plaza de minusválidos.

Aunque ya esté contemplada la práctica de invadir este aparcamiento como una infracción grave dentro de las veinte infracciones graves contempladas con una multa de hasta 200 euros, no conlleva la eliminación de puntos. En esta Comisión todos hemos reconocido que ha habido un antes y un después de la implantación del carné por puntos: ha bajado el número de accidentes, de multas, de siniestralidad, de muertes, etcétera. Por lo tanto, si hemos reconocido que es una medida disuasoria y eficaz, ¿por qué no aplicar esta medida también para las personas que más nos necesitan, el colectivo de discapacitados? Creo que no supone ningún problema aplicar esta medida para todos los conductores y solo será un problema para quienes tienen la intención de seguir infringiendo la ley y estar en contra de los derechos de las personas más vulnerables. Por ello, ninguna de las asociaciones que han pasado y van a pasar por aquí —por ejemplo, asociaciones de víctimas de accidente de tráfico, y que han sido muchas de ellas las que nos han pedido que lleve implícito esa retirada de dos puntos— entendería que aquí les pasen la mano por el lomo y luego hoy voten ustedes en contra. **(Aplausos)**.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

No se ha presentado ninguna enmienda a esta proposición no de ley y, por tanto, pasamos al turno de fijación de posición. En primer lugar, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común la señora Jover Díaz.

La señora **JOVER DÍAZ**: Buenas tardes, presidente.

El Grupo VOX nos presenta esta PNL relativa a la inclusión de la infracción referida al estacionamiento en zona de uso exclusivo para personas con discapacidad entre las infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos.

El permiso de conducción por puntos se creó como una herramienta para mejorar la seguridad vial y para concienciar y penalizar conductas que supongan un peligro grave para la seguridad de las personas. Me da la sensación de que este grupo, con nombre de revista nazi, no pisa la calle. **(El señor Fernández-Lomana Gutiérrez hace gestos negativos con la mano)**. Ante un problema de civismo, la única forma de actuar que tienen ustedes es con violencia, policial o punitiva. Se creen que aumentando las penas, tanto si son de cárcel como quitando puntos del carné de conducir —como en este caso—, lo arreglarán todo. Ustedes no creen en la educación vial, de la cual hemos hablado en esta Comisión, como paso importante para evitar accidentes, comportamientos violentos al volante o la falta de respeto a las reglas. Ustedes no creen en la educación, ni en la vial ni en la cívica, ustedes apuestan siempre por lo mismo, por la represión al ciudadano.

Las personas con discapacidad tienen serios problemas de aparcamiento, pero no porque haya gran cantidad de personas incívicas que aparquen en los aparcamientos reservados a personas con discapacidad —que alguno sí hay—, sino porque falta espacio para aparcar, porque ni el PP ni ustedes creen en el transporte público, sino en potenciar el automóvil, y las ciudades no dan más de sí. Mucho más problemáticos para las personas con discapacidad son los coches estacionados en las esquinas de las calles, ya que impiden el paso a las sillas de ruedas al bloquear el paso. En la mayoría de los casos posiblemente es por desconocimiento o falta de conciencia del problema. ¿También les vamos a quitar puntos del carné? Créanme, señorías, yo conozco perfectamente este tema porque mi marido tiene problemas de movilidad y la mayoría de veces que no puede aparcar es porque otra persona con discapacidad como él es la que se está utilizando correctamente este espacio. Así es que nosotras creemos



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 9

en las campañas de concienciación y en la educación desde el minuto uno de nuestras vidas, que es lo que solucionaría, de verdad, la mayoría de los problemas.

Vamos a votar no a su PNL.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.  
Por el Grupo Popular, señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Presidente, ¿dispongo de tres minutos?

El señor **PRESIDENTE**: Sí.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Muy amable, gracias.

Con la venia, señor presidente. Señorías, buenas tardes. Como todos ustedes saben, la decisión última del establecimiento de las plazas limitadas para personas con discapacidad y movilidad reducida corresponde a los propios ayuntamientos, como también su número —determinado en función del total de las plazas de aparcamiento— y los requisitos que debe reunir la persona que las quiere utilizar, al objeto de poder establecer la tarjeta distintiva, aquella que le acredita para aparcar en ellas. Este tema está protegido por el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que establece prohibiciones tanto de estacionar y parar en las mismas. Tenemos que recordar también la normativa de 12 de diciembre por la que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, que es el Real Decreto 1056/2014, basado en la Constitución española, en otras normativas europeas y en decisiones de la Asamblea General de Naciones Unidas, así como en el ámbito de recomendación del Consejo de la Unión Europea.

Después de este breve recorrido por la legislación que ampara la existencia de esas plazas, tenemos que decir, como ya se ha dicho en esta sala, que, evidentemente, es una infracción grave que una persona no autorizada aparque en esa plaza de aparcamiento. Son 200 euros de sanción y no lleva aparejada la pérdida de puntos. Señorías, somos conscientes de que al colectivo de discapacitados estas soluciones no les gustan, pero, desde el máximo respeto a los mismos, ya se debatió este asunto en el año 2015 cuando se anticipó el debate del proyecto de ley de tráfico y seguridad vial. La decisión que se tomó en ese momento fue la de no incluirla como infracción con retirada de puntos. Por lo tanto, estamos relativamente satisfechos con la cobertura jurídica que tiene esta protección a estas plazas para que no aparken personas que no tienen la capacidad para ello. Además de los 200 euros, el artículo 105 del texto refundido de seguridad vial dice que se podrá retirar el vehículo mediante la grúa municipal, suponiendo un coste añadido para el ciudadano que infringe, por lo tanto es una medida totalmente disuasoria. Por ejemplo, la tasa en Madrid por retirada del vehículo en el depósito cuando se lo ha llevado la grúa es de 147,55 euros, más la hora de aparcamiento.

Por tanto, entendemos que esta batería de medidas es suficiente. Sin embargo, debemos seguir insistiendo en la educación vial, para que no se aparque indebidamente y recordar también a la Dirección General de Tráfico que siga insistiendo con campañas como aquella que hizo en el año 2018 que se denominó «No ocupes el sitio que no te corresponde».

Por tanto, el Grupo Parlamentario Popular, entendiendo que están suficientemente protegidos con la ley aplicable y por la cuantía gravosa económica de las sanciones que se aplican, nos vamos a abstener. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.  
Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Ruiz i Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Gracias, señor presidente.

Precisamente fue el jueves pasado cuando nuestro portavoz en la Comisión se puso en contacto conmigo para que me ocupase de esta proposición no de ley, el día que aprobamos en el Pleno las enmiendas que venían del Senado a la ley por la que se reforma la legislación civil y procesal para el apoyo a las personas con discapacidad en el ejercicio de su capacidad jurídica. Una de las reformas más importantes de uno de los pilares básicos de nuestra legislación y que aprobamos sin los votos del grupo que propone esta iniciativa de la que ahora hablamos. Ese mismo día también aprobamos las enmiendas del Senado a la Ley orgánica de protección integral a la infancia y la adolescencia frente a la violencia, en la que la preocupación por los niños y adolescentes con algún tipo de discapacidad y sus referencias a ellos impregna sus artículos. También sin sus votos. No es que fuese una sorpresa, pero me hizo pensar que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 10

era como —me vino a la cabeza en ese momento— si le prohibieses a alguien estudiar en la universidad pero, eso sí, para consolarle, le dices permiso para matricularse. Supongo que no pretenderán que el mundo de la discapacidad olvide su reiterada negativa a construir un marco legislativo en nuestro país que le reconozca su derecho a vivir con dignidad.

Yendo al tema concreto de la iniciativa, como saben y como ya les contestó la señora Goicochea Aranguren, subsecretaria del Ministerio del Interior, el año pasado respondiendo a una pregunta del señor Francisco José Alcaraz Martos —¿les suena?—, seguimos manteniendo la misma línea: aparcar en las plazas reservadas para personas con discapacidad es grave, es antisocial, es incívico, pero no supone poner en peligro la seguridad vial. No es que tengamos falta de sensibilidad hacia el colectivo de personas con discapacidad, ya que en este mandato, como todos sabemos, hemos dado pasos —y me alegra decir que con amplias mayorías a derecha e izquierda— con el objetivo de que en nuestra sociedad las personas con algún tipo de discapacidad tengan los mismos deberes y derechos que el resto de los ciudadanos y ciudadanas de nuestro país. Les anuncio que, ante la posición demostrada hasta ahora por quien defiende esta iniciativa, vamos a seguir dando más pasos.

Lo que sucede es que en España, al igual que en los países de nuestro entorno europeo, las sanciones que suponen retirada de puntos del carné de conducir son exclusivamente una herramienta ideada y desarrollada —lo han dicho ya algunos de los portavoces que me han precedido— para mejorar la seguridad vial y que, por tanto, se utilizan en casos de actuaciones que puedan producir víctimas o pongan en riesgo la vida y la salud de quienes circulan por calles, carreteras, autovías o autopistas como consecuencia de no llevar el cinturón de seguridad abrochado, no utilizar casco cuando es obligatorio, conducir a una velocidad inadecuada, utilizar el teléfono móvil, por la mala praxis en los adelantamientos o por conducir bajo los efectos del alcohol. Cuando en 2015 el Ministerio del Interior presentó el anteproyecto de ley de tráfico y circulación de vehículos a motor, en el anteproyecto de ley figuraban todas las sanciones graves y muy graves, las que suponían pérdida de puntos eran veintisiete y una de ellas era por estacionar en carril bus, que al poco tiempo hubo que suprimir porque no solo no resolvía problemas, sino que creaba otros nuevos. Para el caso de incívicos que estacionen en zonas reservadas por los ayuntamientos —lo recuerdo, por los ayuntamientos— a personas con discapacidad, las medidas disuasorias que están vigentes, a nuestro juicio, han de continuar siendo las mismas que ya se les ha reiterado desde el ministerio, las que figuren en diferentes artículos de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. El 105 dice que estacionar en lugares reservados por los ayuntamientos para personas con discapacidad sin el distintivo que lo autoriza es causa suficiente para retirar vehículos y retenerlos con las sanciones económicas que corresponde; el 76 que estacionar en zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad tiene la consideración de infracción grave y el 80 que las infracciones graves conllevan una sanción de 200 euros.

Finalmente, tras todo lo que se ha dicho, me parece que sería injusto no reconocer que como sociedad hemos dado un gran paso adelante, aún insuficiente, en el respeto a las plazas de aparcamiento señalizadas para personas con discapacidad.

*Gràcies per la seva atenció. (Aplausos).*

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

### — SOBRE LA NECESIDAD DE REDUCIR URGENTEMENTE LA SINIESTRALIDAD VIAL DE LAS FURGONETAS DE REPARTO DE MERCANCÍAS TANTO EN VÍA INTERURBANA COMO EN EL ÁMBITO DE LA «ÚLTIMA MILLA». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001544).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley sobre la necesidad de reducir urgentemente la siniestralidad vial de las furgonetas de reparto de mercancías tanto en vía interurbana como en el ámbito de la última milla.

Su autor es el Grupo Parlamentario Popular y para su defensa tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Señorías, antes que nada permítame que le indique a la señora portavoz del Grupo Confederal que el Grupo Parlamentario Popular no solamente defiende el transporte público, sino que lo usa. Aquí tiene mi tarjeta billete de Metro Valencia, señora Jover.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 11

Señorías, es urgente que reduzcamos la siniestralidad vial de las furgonetas de reparto de mercancías en vía interurbana y especialmente en el ámbito de la última milla, es decir, en el último trayecto que realiza un paquete hasta que llega al domicilio o al punto de recogida del consumidor final porque en 2018 las furgonetas se vieron implicadas en el 43% de los siniestros viales con víctimas interurbanas, alcanzando dicho porcentaje el 57% en vías urbanas. En 2019 se produjeron 610 accidentes laborales de tráfico más que en 2018, según el anuario de estadística del ministerio. Y en lo que llevamos de año lamentablemente han fallecido 17 personas en furgoneta, una más que el año pasado, año pandémico. **(Muestra un documento).**

El comercio electrónico durante la crisis sanitaria de la COVID-19 se ha convertido en una alternativa de compra para cada vez más personas. En España antes de la pandemia el comercio electrónico superaba poco más del 5% el total de ventas generadas. Sin embargo, en 2020 España se convirtió en el tercer país del mundo con mayor crecimiento de comercio electrónico en todos los sectores, lo que ha supuesto que la presencia de las furgonetas de reparto en las calles de nuestros municipios y ciudades sea cada vez mayor. En Madrid en 2019 los transportes de mercancías generaban el 38% del tráfico del centro, los ciudadanos de Barcelona pierden hasta ciento cuarenta y siete horas al año en atascos y la velocidad media de circulación en el centro es de tan solo 13 kilómetros por hora, bastante menos que los 30 que nos ha impuesto el señor Marlaska. Esta situación tiene costes económicos, medioambientales y de siniestralidad.

Señorías, mejorar la seguridad vial con relación a las furgonetas viene formando parte de los objetivos de los diferentes Gobiernos. Lamentablemente, el sector servicios es el que registra la mayor tasa de incidencia de siniestros viales tanto durante la jornada laboral como *in itinere*. Así, tal como lo hemos indicado anteriormente, en 2018 se produjeron 71 886 accidentes, 610 menos que en 2019 y perdieron la vida 260 trabajadores. De ellos, 144 murieron durante su jornada laboral. La extinta Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 contemplaba entre sus prioridades mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo y como objetivos operativos en dicho segmento conseguir comportamientos más seguros de los conductores profesionales y mejorar la capacidad y habilidad de los conductores. Según el Gobierno de Sánchez, la estimación del nivel de implementación de esa Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 superó el 20%, un porcentaje elevado y notable si tenemos en consideración que en ese periodo, en esos diez años, se produjeron cinco elecciones a Cortes Generales y una moción de censura, una injusta moción de censura, con los consiguientes cambios de Gobierno.

Pero es que si analizamos el periodo comprendido entre 2010 y 2018 el número de conductores de furgonetas fallecidos en vías urbanas e interurbanas disminuyó un 5%, mientras que la media fue del 23%, y de turismos de un 33,4%, una diferencia abismal que demuestra que se requiere una acción inmediata sobre las furgonetas.

Otro dato preocupante lo tuvimos de la campaña reciente, específica de intensificación de vigilancia furgoneta realizada por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en los últimos seis días de octubre; detectaron 88 conductores de furgonetas que conducían con presencia de alcohol o drogas, 451 ocupantes que iban sin cinturón de seguridad y 77 fueron inmovilizadas por no reunir las condiciones mínimas de circulación. Señorías, la causa o raíz de la elevada presencia de este tipo de vehículos en la siniestralidad vial con toda probabilidad nos la encontramos en la tensión inherente al reparto de paquetería, sobre todo en la última milla. A diferencia de los conductores profesionales, a los conductores de furgonetas no se les aplica los reglamentos de la Unión Europea sobre periodos de conducción y descanso, monitorización, cualificaciones específicas o dispositivos de limitación de velocidad. Esas faltas de exigencia con respecto a los requisitos necesarios para poder conducir un tipo de vehículo cuya presencia es cada vez más relevante en el sistema de transporte de mercancías es exponente de comportamientos radicalmente contrarios a una buena conducta respetuosa con la siniestralidad vial.

El pasado 7 de abril en esta misma Comisión el representante de la Confederación Española de Transporte de Mercancías ahondó sobre esta cuestión y nos pidió que profundizáramos en los datos de siniestralidad vial de las furgonetas como sus motivos y que intentásemos llegar a soluciones en la próxima estrategia. Creemos en el Grupo Parlamentario Popular que es necesario elaborar un plan de acción que permita que en tres años las furgonetas empleadas para el transporte de mercancías cumplan con los objetivos de reducción de las cifras de siniestralidad vial acordadas en la Tercera Conferencia sobre Seguridad Vial de Estocolmo, evaluar las medidas específicas y generales implementadas hasta esta fecha y, sobre todo, aumentar los controles de la actividad de reparto de mercancías en furgonetas, implementando especialmente los tiempos en conducción y descansos, la cualificación específica y la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 12

instalación de dispositivos de bloqueo de arranque de vehículos si se detecta presencia de alcohol en el organismo del conductor.

Por eso, agradecemos que no hayan presentado ninguna enmienda y esperemos que su voto sea favorable a esta proposición.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Efectivamente, no se han presentado enmiendas a esta proposición no de ley. Por tanto, para fijar posición tiene, en primer lugar, la palabra por el Grupo Confederal de Unidas Podemos en su nombre la señora Jover.

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

Compartimos la importancia que la seguridad de la distribución de mercancías en furgonetas tiene para alcanzar el objetivo de reducir en un 50% el número de personas fallecidas y heridas graves en 2030, acordadas en la Tercera Conferencia sobre Seguridad Vial.

Con respecto a la evaluación del impacto de las medidas específicas y generales de seguridad vial implementadas en la última década, les informamos de que en este momento se está realizando una evaluación integral de la Estrategia 2011-2020 que será finalizada y publicada cuando se disponga de los datos consolidados de 2020, último año de vigencia.

Por otra parte, en el marco de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 se elaborarán planes de acción bienales en los que se incorporarán las conclusiones de la evaluación anterior, que incluirán las actuaciones concretas y que deben ponerse en marcha en los distintos ámbitos de intervención, incluidas las furgonetas.

Con respecto a algunas de sus propuestas concretas, ustedes saben que la vigilancia del cumplimiento de la norma es una línea de actuación continua de la Dirección General de Tráfico, en coordinación con Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y que dos veces al año se realizan campañas específicas de vigilancia de las condiciones de circulación de las furgonetas.

La instalación de dispositivos de bloqueo de arranque del vehículo, dependiendo de la presencia de alcohol en el aire espirado por el conductor, es un debate que se está manteniendo en el marco de la elaboración de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.

Por otra parte, los tiempos de conducción y descanso y la cualificación obligatoria de conductores profesionales de furgonetas son propuestas que están siendo discutidas también en el ámbito de la Unión Europea, que está dando pasos en la extensión del marco legislativo hoy vigente para vehículos de más de 3500 kilos, a todos los vehículos ligeros de transportes y mercancías, atendiendo a la solicitud realizada por el Consejo Europeo de Seguridad de Transportes. Este es el marco normativo al que contribuimos y en el que nos movemos.

Finalmente, y aunque la cualificación profesional no es todavía obligatoria para conductores de furgonetas, por parte del Estado español la cualificación completa de conducción profesional de vehículos, turismos y furgonetas está incluida en el título de técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera, formación profesional de grado medio, creado por Real Decreto 555/2012, de 23 de marzo.

Entre los módulos profesionales que configuran el currículum del título, la seguridad en la conducción se constituye como un eje nuclear.

Por todo ello, votaremos en contra de su PNL.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Granollers, que anteriormente no me di cuenta y no le di la palabra. Cuando usted quiera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Estamos todos de acuerdo con el incremento de repartidores en todos los rincones del Estado. Este incremento, debido a los cambios de hábitos, es perjudicial para la seguridad vial, para el ecosistema y muchas veces para el pequeño comercio que ve cómo sus vecinos prefieren comprar a grandes empresas, en lugar de comprar en el comercio local los mismos productos. Esto nos tendría que hacer reflexionar hacia dónde vamos y qué tipo de empresas estamos promocionando. Esto requiere largos debates y precisamente sabemos que no es esta la Comisión.

Los repartidores de estas mercancías son conductores mayoritariamente explotados laboralmente y muchas veces contrarreloj y además no están formados como transportistas, creando un doble agravio al

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 13

sector del transporte. Por este motivo vamos a votar favorablemente esta PNL, pues estamos totalmente convencidos de que la formación y el descanso obligatorio va a servir para reducir considerablemente los siniestros viales provocados por el cansancio de estos conductores.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el señor Gestoso.

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Buenas tardes.

En principio estamos de acuerdo con esta proposición, pero creemos que quizá ahonda más en generalidades y en vacuidades que en otro tipo de cosas. Como siempre, habla de elaborar planes de acción y de evaluar, pero, salvo en el último párrafo, que habla de tres o cuatro medidas concretas con las que en principio se pueden tener ciertas reticencias como las que voy a explicar, nos hacen votar a favor con cierta precaución. En primer lugar, porque no se puede culpar al transporte en furgonetas, como nos pueden llevar actuaciones como estas, de todos los males de la seguridad vial en vía urbana, sobre todo porque es tremendamente injusto y no es así y cuando se oye alguna de las cosas que aquí se dicen parece que fuera de esta manera. Además, una furgoneta no es un camión y hay que ser muy cauto y muy respetuoso con la actividad económica que se realiza en este tipo de vehículos. Porque hay que recordar que es un pujante negocio en España y hay muchas empresas que viven de eso como, por ejemplo, el alquiler de furgonetas, que probablemente muchos de los que estamos aquí hemos utilizado para mover alguna cosa de nuestra casa o por algo parecido y tampoco se puede caer en una especie de sobrerregulación que parezca que se está haciendo un transporte de mercancías peligrosas cuando lo que se está llevando una furgoneta. Pienso que a lo mejor las medidas que habría que tomar, más allá de instalar alcoholímetros dentro de la furgoneta y otras medidas que aquí se han dicho, puede ser un auténtico disparate, puede acabar con ese mercado y, desde luego, con un servicio público que se presta a los españoles y que todos en un momento u otro de nuestra vida al final acabamos usando.

Por eso, vamos a votar a favor, pero decimos que con ciertas precauciones y a ver qué es lo que sale de esto porque cuando en VOX oímos lo de elaborar planes de acción, evaluar impactos y demás, normalmente nos echamos a temblar porque lo que eso siempre trae son subvenciones, chiringuitos o cosas parecidas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Arribas.

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

Señor Gamazo, usted viene a la Comisión de Seguridad Vial y dice: injusta moción de censura. ¿Acaso la democracia o la Constitución le parecen injustas? **(El señor Gamazo Picó: Su comportamiento)**. Perfecto.

Todos los que estamos aquí estamos de acuerdo en la necesidad de reducir urgentemente la siniestralidad vial. El Grupo Parlamentario Socialista quiere hacer un inciso y es que la necesidad no solo está en las furgonetas de reparto, sino en todos los vehículos que circulan por las diferentes vías de nuestro país. Las cifras y las diferentes informaciones publicadas por la Dirección General de Tráfico siempre nos muestran la importancia que tiene el hecho de seguir mejorando en esta materia y nos confirma que aún nos queda mucho trabajo por hacer. Pero, mire, parece que ha sido durante los meses de la pandemia y del confinamiento cuando las señorías del Partido Popular se han dado cuenta de que tenemos un problema de siniestralidad vial con las furgonetas de reparto de mercancías tanto en la vía interurbana como en el ámbito de la última milla, pero no, señorías, este problema ya existía antes de la pandemia y es cierto que el mercado *online* ha duplicado su puesta en común en las ciudades y, por ende, ha crecido el reparto a través de furgonetas. Pero este grupo parlamentario y este Gobierno ya estaban trabajando en alcanzar el objetivo de reducir el 50% el número de personas fallecidas y heridas gravemente, independientemente del vehículo en el que circularan. Y lo comentaban otros grupos parlamentarios en relación con el primer punto, es algo que está en la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.

En cuanto al segundo punto, ustedes hacen referencia a la Estrategia 2011-2020 que todavía no se ha finalizado. Respecto a los tiempos de conducción y descanso, hay que diferenciar entre lo que es un

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 14

vehículo de menos de 3500 kilos y se está estudiando en el ámbito de la Unión Europea si es posible o es viable extender la misma normativa vigente a diferentes vehículos, mercancías y sus conductores.

En cuanto al cumplimiento de la norma, creo que el trabajo que está haciendo la Dirección General de Tráfico, junto con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, es muy bueno, es inmejorable y un ejemplo de ello son las campañas que se están haciendo y los controles que a diario realizan los hombres y mujeres que forman la Guardia Civil.

En cuanto a la instalación de dispositivos de bloqueo, es algo que ya está en fase de estudio y se tendrá en cuenta en la Estrategia 2021-2030.

Por tanto, señorías, como pueden comprobar, los socialistas no queremos dejar a nadie en el camino, tampoco le queremos dejar en un arcén o en una cuneta víctima de un accidente de tráfico y por ello el tema de la siniestralidad en general, independientemente del vehículo en el que se produzca el suceso, nos importa y estamos trabajando no desde ahora, sino desde hace muchos años y es algo que este Gobierno siempre va a tener encima de la mesa. Además, como pueden observar, tenemos en cuenta las necesidades de cada momento como es el caso de la siniestralidad de furgonetas de reparto en la vía interurbana y en la última milla. Y, como les decía, les invito a traer alguna proposición no de ley que no sea algo que ya esté macha, que sea objeto de debate y que podamos aportar y debatir en esta Comisión.

Nuestro voto será desfavorable. Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **SOBRE REALIZAR LAS MODIFICACIONES NORMATIVAS REQUERIDAS PARA INTRODUCIR LA EXIGENCIA DE ELEMENTOS REFLECTANTES EN LOS CONDUCTORES DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL CUANDO CIRCULEN POR LA NOCHE Y EN OTRAS CONDICIONES DE REDUCIDA VISIBILIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001609).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley sobre realizar las modificaciones normativas requeridas para introducir la exigencia de elementos reflectantes en los conductores de los Vehículos de Movilidad Personal cuando circulen por la noche y en otras condiciones de reducida visibilidad.

El autor es el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Ortega.

El señor **ORTEGA DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Dado el tema que vamos a tratar, en primer lugar, quiero mostrar mis condolencias por el fallecimiento ayer de un chico de quince años en Barcelona precisamente tras un accidente a las diez y media de la noche mientras conducía un Vehículo de Movilidad Personal, un patinete eléctrico. Como vemos, estamos ante una proposición absolutamente necesaria, seria y tristemente actual. Todos sabemos que estos patinetes, estos Vehículos de Movilidad Personal se han convertido en un importante medio alternativo de transporte, que han proliferado y que han tenido un gran auge, especialmente en ciudades como la mía de una orografía adecuada y buen clima y este auge ha provocado que vayamos necesitando establecer a marchas forzadas medidas normativas que eviten este tipo de incidencias y problemas varios que se vienen dando.

En las comparecencias en esta Comisión por parte de diferentes especialistas para la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 los Vehículos de Movilidad Personal han sido un tema recurrente precisamente por esa proliferación que están teniendo y las dificultades que muchas veces nos encontramos al ser conducidos por menores y por personas que no tienen conocimiento de la normativa de seguridad vial. De hecho, una de las cuestiones que esto ha conllevado es un aumento de la siniestralidad en este tipo de materia. El balance de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico de 2019 ya mostraba que un 82% de las personas fallecidas en ciudad eran usuarios vulnerables entre los que se encontraban conductores de este tipo de vehículos y, concretamente, de este tipo de vehículos de un año para otro, es decir, de 2019 a 2020, e incluso ha aumentado el número de accidentes, ya sea por colisiones, por caídas o por atropellos, accidentes muchas veces provocados por el tema que venimos a tratar en la proposición, la falta de visibilidad por parte de otros usuarios de la vía.

Respecto de esta cuestión, la Dirección General de Tráfico publicó una instrucción transitoria en diciembre de 2019 dirigida tanto a los usuarios de los vehículos como a los ayuntamientos y a los agentes de la autoridad para recordar que ya el Reglamento de Circulación considera una conducción negligente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 15

y, por tanto, punible, la conducción nocturna sin alumbrado ni prendas o elementos reflectantes, una cuestión que, evidentemente, va de suyo y no debería ser necesario recordar, pero que ya sabemos que, efectivamente, por desgracia, hay que recordarlo. Igual que recordamos esto, quiero aprovechar para recordar que no solo con medidas punitivas y coercitivas se pueden evitar ese tipo accidentes, también es necesaria una actitud por parte del usuario de atención al propio vehículo en este caso. Es decir, el mantenimiento del alumbrado es una cuestión necesaria y desde aquí humildemente aprovecho para hacer un llamamiento. Sabemos que estos vehículos tienen unas luces, la mayoría de las veces los guardabarros, que con las vibraciones se acaban desconectando o rompiendo a los 500 o 600 kilómetros. Es un elemento más y, al margen de la proposición concreta que traemos, quiero hacer un llamamiento de atención porque nuestra proposición concreta lo que viene a establecer en un texto abierto es que, efectivamente, se establezca la obligación en la normativa de que el conductor, el usuario de estos vehículos, lleve elementos reflectantes para circular por la noche y en otras condiciones de reducida visibilidad. Es decir, no estamos circunscribiéndolo al chaleco, pero sí a elementos reflectantes que sean suficientes para evitar este tipo de accidentes.

Esperamos que, al no haber recibido ninguna enmienda, tenga una amplia aceptación por parte de esta Comisión.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

No se ha presentado ninguna enmienda a esta proposición. Por tanto, pasamos al turno de fijación de posición. En primer lugar, por el Grupo Confederal de Unidas Podemos tiene la palabra la señora Jover.

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

En primer lugar, enviar muestras de condolencias a la familia y amigos de este joven fallecido en el accidente.

Voy a ser muy breve, solo para decir que vamos a votar a favor de esta PNL. Los Vehículos de Movilidad Personal pueden provocar accidentes graves. El atropello de una persona mayor o no tan mayor puede acabar no solo en graves heridas, sino también en fallecimiento, por lo que preservar al peatón, en este caso, visualizando la proximidad de una persona que conduce un Vehículo de Movilidad Personal, seguro que va a tener el apoyo de toda la Comisión. Aunque, sin duda, en vez de modificaciones, consideramos que sería preferible que la Dirección General de Tráfico publicara cuanto antes la normativa para que los conductores de dichos vehículos asuman la responsabilidad que implica también su conducción.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el señor Alcaraz.

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

Una previa. En contestación a lo que ha dicho antes la representante del Grupo Podemos, aquí si hay algún nazi o alguien violento es precisamente quienes mandan a los mítines de VOX a lanzar adoquines contra las personas que asisten allí o las que no respetan las señales o las que rompen las señales de tráfico para lanzarlas contra los escaparates en Madrid y en Barcelona como hemos visto cuando han sido convocados.

El señor **PRESIDENTE**: A la cuestión.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Centrándome ya en el asunto, por supuesto, que vamos a apoyarla. De hecho, creo que fue de mis primeras PNL que presenté en esta Comisión y donde el Grupo Socialista dijo que ya se estaba trabajando en eso y que no se tenía que traer a esta Comisión porque hay una Instrucción de 2019 que en el 7.3 efectivamente se refiere a la circulación nocturna sin alumbrado ni prendas o elementos reflectantes en los Vehículos de Movilidad Personal.

Ustedes me comentaron aquí hace varios meses, en septiembre, que eso ya se estaba haciendo y que por qué traía yo aquí esta PNL y ahora usted me saca aquí un extracto de la PNL que yo llevé en septiembre y me dicen que hay que hacerlo.

Ustedes son Gobierno, no traigan trabajo, háganlo, que es lo que tienen que hacer para salvar vidas. Gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 16

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

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, presidente.

Con la venia. Esta es una de las típicas PNL que es redundante, no es necesaria porque se está trabajando en ella, usted lo ha reconocido y, además, documentalmente se lo voy a demostrar. Se recogió por primera vez esta situación en una circular de la Dirección General de Tráfico en el año 2016 que se consideró al VMP como vehículo con las obligaciones y connotaciones que ello lleva consigo. Luego la fiscalía obligó también a tomar medidas en cuanto a la punibilidad de las sanciones atípicas en los conductores de los mismos. La Federación Española de Municipios y Provincias en el año 2018 también se preocupó del tema y, evidentemente, esta instrucción que usted tacha como de provisional de 3 de diciembre del año 2019 establece plenamente la sanción por no llevar elementos reflectantes o el conductor algún chaleco de tipo también reflectante y se sanciona con una multa de 200 euros. Por lo tanto, la obligatoriedad de esos elementos está ratificada. Pero es que, es más, usted no está al día, no está actualizado, no ha mencionado la entrada en vigor del Real Decreto 970/2020 aprobado por el Consejo de Ministros el pasado día 10 de noviembre en el cual ya se ratifica y comenzamos el año 2021 con la definición de los Vehículos de Movilidad Personal como vehículos con, insisto y repito, las consecuencias que traen consigo y el conductor tiene las mismas obligaciones que el conductor de los coches y de las motos.

También anda por ahí en el limbo, no sabemos dónde exactamente, pero tenemos nosotros el ejemplar del proyecto de real decreto en materia de protección a usuarios vulnerables que modifica el Reglamento General de Circulación. Evidentemente, ahí también se contempla que los conductores de estos vehículos tienen que llevar chalecos reflectantes. Por tanto, ustedes lo que tienen que hacer es urgir a su Gobierno, dado que llevan o tienen la disposición del *Boletín Oficial del Estado*, a que se establezca la obligatoriedad de ese certificado de características, después de haber elaborado el manual de los requisitos que debe tener un monopatín de esos por la Dirección General de Tráfico, pero no en el plazo de dos años desde la aprobación de ese manual, sino antes. ¿Por qué? Porque es un peligro que estos vehículos circulen sin ese certificado de características.

Reitero que es un tema que está resuelto y no es necesario que nos hagan ocupar más tiempo del que tenemos aquí, que es escaso, en estas cuestiones demostrando, a lo mejor, que ustedes son incisivos con la actuación del Gobierno. No, ustedes quieren hacer esa pantomima, pero, evidentemente, el resto de grupos políticos no traga con eso y saben perfectamente que esto es un brindis al sol. ¿Por qué? Porque ustedes mismos los están regulando ya y está totalmente garantizada esa situación. Es más, aprovechen si ustedes urgen al Gobierno a legislar, esa modificación que ahora mismo está en marcha del texto refundido de la Ley de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Por eso, señorías, no nos hagan perder más el tiempo y dedíquense a temas de gobierno y, si quieren ustedes legislar, utilicen, dado que ustedes tienen la mayoría, el *Boletín Oficial del Estado*.

Muchas gracias, presidente.

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

### — RELATIVA A FOMENTAR LA CREACIÓN DE ESPACIOS ESPECÍFICOS PARA AUTOCARAVANAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001620).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a fomentar la creación de espacios específicos para autocaravanas, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Durán.

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

Veo que al resto de grupos parlamentarios les molesta que el Grupo Socialista presente PNL y tengamos ganas de seguir contribuyendo al debate parlamentario. Vamos a seguir haciéndolo trayendo iniciativas como esta de autocaravanas o vehículos vivienda que entendemos que cumplen un propósito especial: por un lado, el transporte y la movilidad y, por otro, el alojamiento de personas. Es un vehículo que facilita la autonomía de los usuarios ya que dispone de todos los espacios, servicios y tecnología imprescindibles para llevar a cabo la vida cotidiana.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 17

Países como Francia, Italia y Alemania copan el *ranking* europeo de los más aficionados a viajar en vehículos vivienda. En España, el sector del *caravanning* está experimentando un importante auge. Como muestran los datos, en el año 2019 se batió el récord de matriculaciones, llegando casi a 9000 autocaravanas o *campers*, lo que supone un incremento del 19,2% respecto a 2018; en el año 2020 se matricularon 8690. Estos datos, facilitados por la Asociación Española de la Industria y Comercio del Caravanning, demuestran que cada vez más los españoles optan por comprar vehículos vivienda. También ha crecido el número de alquileres casi un 30% en 2020 en comparación con 2019.

El transporte y la movilidad están íntimamente relacionados también con el turismo, y en los actuales momentos de crisis económica y sanitaria por la COVID-19 es urgente y necesaria la recuperación turística en todas sus modalidades. El turismo tiene una extraordinaria relevancia en nuestra economía, siendo uno de los sectores que más aporta, con un 15% del PIB, generando 2,8 millones de empleos, además de tener una gran influencia en el conjunto de otros sectores, teniendo un efecto multiplicador en la producción interna y en la renta.

Como hemos dicho, el turismo está ligado a la movilidad, y estamos viendo cambios de hábitos, porque las preferencias para muchos turistas están siendo los medios de transporte terrestres y dentro del territorio nacional. Muchos ciudadanos están viendo los vehículos vivienda como una forma segura de viajar y pasar sus vacaciones con familiares y amigos. En la actualidad, tenemos matriculados unos 70 000 vehículos y alrededor de 950 áreas de servicio específicas para vehículos vivienda. Es una cantidad importante, pero creemos que hay que reforzarla para potenciar el turismo itinerante; un turismo que puede ayudar a dinamizar nuestros pueblos del interior, donde los usuarios, con los que hemos contactados, resaltan que, quitando el alojamiento, consumen en los restaurantes típicos del municipio, que visitan las tiendas de regalos y recuerdos, así como también compran los productos naturales y alimenticios típicos de la zona. Es un turismo que potencia la economía local y que está muy relacionado con la naturaleza de nuestros pequeños municipios.

Por ello, el Grupo Socialista propone que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a promover y fomentar, junto con los ayuntamientos y comunidades autónomas, la habilitación de espacios específicos para vehículos vivienda, como campings o aparcamientos, que se establezcan en las principales infraestructuras viarias, así como en los municipios y espacios naturales no restringidos; a realizar un estudio para analizar todos aquellos aspectos normativos relacionados con la movilidad de vehículos vivienda con objeto de servir de guía y apoyo para los ayuntamientos y sus posibles regulaciones a través de ordenanzas, para no incurrir en algún tipo de discriminación con respecto a este tipo de vehículos.

Creemos que es una proposición no de ley constructiva que puede ayudar al turismo itinerante y que, al mismo tiempo, puede reforzar los espacios y ayudar a nuestros pueblos del interior. Por estas razones, esperamos el apoyo del resto de los grupos parlamentarios.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

El Grupo Parlamentario VOX ha presentado una enmienda. Para su defensa, tiene la palabra el señor Alcaraz.

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

La verdad es que es una cuestión que conozco bastante bien, porque durante décadas he tenido caravana y ha sido mi forma de pasar las vacaciones y mi tiempo libre. Es algo que conozco de primera mano. Fue así hasta que sus socios, los proetarras de Bildu, me amenazaron de muerte. Vivir con escolta y con caravana es muy complicado y tuve que renunciar a una forma de vida que me gustaba, y los que hemos sido caravanistas entendemos cómo se vive.

Señores del PSOE, ustedes son el Gobierno del plagio, porque se plagian a ustedes mismos. ¿De verdad emplean el dinero de los españoles que nos están viendo en estos momentos en traer aquí proposiciones como esta, cuando la misma iniciativa, con puntos y comas, la llevaron hace unos meses a la Comisión de Transportes? La aprobaron ustedes y hoy vienen aquí, repito, con la misma iniciativa. Pensé que cuando ustedes, siendo Gobierno, aprobaron en la Comisión de Transportes esta iniciativa, estarían ya trabajando y llevando a cabo estas medidas a favor de las caravanas. Pero veo que no. Lo que hacen es copiar y pegar. Es eso se parecen mucho a su presidente del Gobierno. La verdad es que no sé cómo no les sonroja traer una iniciativa como esta.

Con esta enmienda pretendemos que se incluya lo que ustedes excluyeron, es decir, que las caravanas, y no solo las autocaravanas, puedan trasladarse a Baleares, a Canarias, a Ceuta y a Melilla,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 18

porque esas comunidades y esas ciudades autónomas necesitan turismo y no solo favorecer una marcha verde, como dijo mi compañero Rubén Darío Vega en aquella Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alcaraz.  
Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias.

Celebramos la PNL que nos trae aquí el Grupo Socialista para promover y fomentar la habilitación de espacios para autocaravanas o para vehículos vivienda, como se han autoenmendado, incluso para campings. Ahora bien, hagamos de este un turismo de uso responsable, que no nos pase como con las promociones del turismo costero, con la destrucción del litoral del Estado por la masificación de turismo de costa cuyo único interés muchas veces es sol, playa y borrachera. Tenemos una oportunidad para hacer un turismo sostenible y dar a entornos rurales y despoblados la oportunidad de ganarse la vida y promocionar sus actividades. Es un buen momento para recuperar estos entornos y las memorias históricas de lo que fueron muchos de estos territorios ahora casi abandonados.

Aprovecho esta proposición no de ley para recordarles que se han presentados proyectos para promover este turismo rural con vías verdes —que ustedes se empeñan en votar siempre negativamente— y con recuperación de patrimonio. Por ejemplo, me refiero al proyecto del Canal d'Urgell, los caminos del agua del Canal d'Urgell, recuperación de la infraestructura verde, recuperación patrimonial y paisajística. A lo largo del recorrido del Canal d'Urgell existen diferentes elementos arquitectónicos de gran valor patrimonial. Dentro de este conjunto, tienen especial relevancia las antiguas viviendas de los guardas de los canales, que se denominaban casillas. Muchas de estas construcciones están en desuso y presentan un estado de degradación avanzado, pero aún son recuperables. Se pretende darles un fin social, cultural y ambiental con convenios de cesión de uso que se establecerían con ayuntamientos y asociaciones culturales y ambientalistas del territorio. Paralelamente, el Canal d'Urgell potenciaría la red de canales y caminos paralelos asociados con una infraestructura verde que proporcionaría un amplio abanico de servicios ecosistémicos y fomentaría la protección de la biodiversidad. Proyectos de esta envergadura serían los que nos permitirían promocionar estos territorios, a la par que promocionaríamos el turismo familiar y sostenible.

Vamos a votar favorablemente esta proposición, pero estaremos a la expectativa para que transfieran los recursos necesarios a los ayuntamientos, a los *consells comarcals* o a las entidades locales y que se respeten las competencias de las comunidades que las tengan transferidas, porque al final son las comunidades, los ayuntamientos y los *consells comarcals* quienes tienen que decidir cuáles son los mejores proyectos de habilitación y que tengan el menor impacto ecosistémico. Sobre todo, piensen que cada vez que ustedes votan en contra de una PNL después traen otra pidiendo lo mismo que se negaron a aceptar en su día.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers.  
Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos, tiene la palabra la señora Jover.

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

Vamos a votar a favor de la proposición que presenta el Grupo Socialista para fomentar la creación de espacios específicos para autocaravanas, entre otras cosas, porque el aumento de autocaravanas y los llamados *campers* se está convirtiendo en un problema para las ciudades debido al poco espacio de aparcamiento existente y al aumento de autocaravanas aparcadas en las calles de las mismas.

Al ser consideradas por normativa las autocaravanas como un vehículo pueden estar allí aparcadas sin desplegar toldos ni mobiliario, ya que si fuera así se consideraría que están acampados, lo cual está prohibido. La única limitación es la posible retirada del vehículo si no se moviliza a partir de determinados días. En junio de 2019 la prensa de Baleares publicaba un artículo de cómo las autocaravanas invadían los barrios residenciales y las zonas periféricas de Palma a consecuencia de la escasez de zonas acondicionadas para su aparcamiento y del coste de las existentes, que va de los 90 a los 150 euros mensuales.

Consideramos positivo que este Gobierno promueva y fomente, junto con las instituciones de cada territorio, la habilitación de espacios y que se realicen estudios, pero no solamente sobre aspectos normativos, sino también sobre el impacto que pueda tener este turismo al alza sobre el territorio.

Gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Jover.  
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Moraleja.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

Señor Durán y señorías del Grupo Socialista. ¿De verdad no tienen otra PNL para cubrir su cupo que tienen que traer hoy aquí, por segunda vez, al Congreso de los Diputados, exactamente la misma PNL que el 18 de noviembre se debatió en la Comisión de Transportes y Movilidad? Parece mentira que ustedes sean partido de Gobierno, señorías del Grupo Socialista. Ustedes aprobaron esa PNL en esa Comisión. Yo le pregunto, señor Durán, ¿qué ha hecho el Gobierno, qué ha hecho su presidente, el señor Sánchez, durante estos casi siete meses con respecto a lo que hoy traen aquí? Se lo voy a decir: nada de nada.

Como esta PNL ya se debatió en su día, me remito a las palabras de mi compañera, la señora Blázquez, que decía —podemos seguir diciéndolo, porque es la misma proposición— que en ningún momento, ni en la exposición de motivos ni en el *petitum*, se podía entrever si había o no competencia desleal. Les dijimos en su momento que no estábamos de acuerdo con eso. Pero es que ustedes, para más inri, dicen en la exposición de motivos: La situación del sector turístico es un problema. ¿Un problema? ¿Un problema para quién? ¿Ustedes saben lo que están diciendo? El sector turístico y la industria turística de este país jamás han dado un problema a nuestro país, sino todo lo contrario, señorías del Grupo Socialista. Creo que el problema lo tienen ustedes, su presidente y el poco peso y poder que tiene la ministra de Industria, Comercio y Turismo en este Gobierno. Les han dado la espalda. Ni los hoteleros, ni los hosteleros, ni los comerciantes de este país se sienten respaldados por su Gobierno. Han dado ayudas tarde, mal y a rastras, ayudas que el sector considera insuficientes. Eso es el turismo de nuestro país, el que genera empleo y también el que tiene un alto valor añadido para nuestra industria.

Señorías del Grupo Socialista, pónganse a trabajar, hagan algo. Ustedes lo podían haber hecho. El 18 de noviembre se debatió y se aprobó esta PNL. Casi siete meses más tarde ustedes no han hecho nada. Llevan ya casi tres años gobernando, pónganse a trabajar en serio, pero háganlo en lo urgente y en lo importante, porque a día de hoy siguen sin hacerlo. Mucho *marketing*, pero la gente está sufriendo, a ver cuándo se dan cuenta de una vez.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Moraleja.  
Señor Durán, tiene la palabra para aceptar o rechazar la enmienda presentada.

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

El señor **PRESIDENTE**: En ese caso, la proposición no de ley se votará en sus términos.

### — SOBRE EL PROYECTO DE TRAZADO «SEGURIDAD VIAL. CONSTRUCCIÓN DE ENLACE COMPLETO EN A RÚA, EN LA N-120. PROVINCIA DE OURENSE». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002342).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, sobre el proyecto de trazado «Seguridad vial. Construcción de enlace completo en A Rúa, en la N-120. Provincia de Ourense», presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Delgado Arce.

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

Señorías, la carretera N-120 atraviesa el término municipal de A Rúa de Valdeorras, discurre entre los núcleos de A Rúa y de Vilela, desde el punto kilométrico 465 al 468. Existe actualmente un acceso de la N-120 a los citados núcleos que carece de carriles de cambio de velocidad, de aceleración y de deceleración, generando, por tanto, un claro problema de seguridad vial.

El *Boletín Oficial del Estado* del 7 de julio de 2011 —este que está aquí—, publicó una resolución de la subdirectora general de Conservación por delegación del director general de Carreteras, por la que se aprobaba provisionalmente el proyecto de trazado de seguridad vial de un nuevo enlace completo entre los puntos kilométricos 465-750 y 466-360, y se iniciaba el periodo de información al público. Se decía que esto se haría bajo la dirección de la demarcación de Carreteras del Estado en Galicia. El Ministerio de Fomento anunció en el *Boletín Oficial del Estado* del 10 de julio de 2014 —este que está aquí— la aprobación del expediente de información pública del proyecto de trazado de este enlace. Decía el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 20

Ministerio de Fomento en la nota que difundió que una vez que había tenido lugar esta aprobación se iba a redactar el proyecto de construcción, que debería también ser aprobado para poder iniciarse el expediente expropiatorio y la licitación de las obras. El presupuesto de licitación ascendía a 1,32 millones de euros.

Pues bien, a partir de esa fecha de 2014 lo que hubiera procedido hubiera sido que la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia trabajara en la redacción del proyecto de construcción para que una vez aprobado se iniciara el expediente expropiatorio y se licitaran las obras. Desde aquella fecha, este diputado y sus compañeros de partido y de provincia nos hemos interesado por la evolución de este proyecto. Se nos llegó a decir por el Ministerio de Fomento que iba a concluirse la redacción en 2015. Tal cosa no sucedió. Seguimos insistiendo. Mediarnos para que en los Presupuestos Generales del Estado desde 2013 hasta 2018 hubiera consignaciones para cubrir los gastos de redacción del proyecto de trazado primero y del proyecto de construcción después. Con desagrado vimos que en el primer presupuesto que aprobó el señor Sánchez, el de 2021, no figuraba ninguna consignación, lo cual, unido al retraso, nos hacía suponer que algo estaba yendo francamente mal. Por todo ello, en uso de nuestro derecho parlamentario, el 25 de enero de este año mi compañera, Ana Vázquez Blanco, y yo preguntamos si había concluido la redacción del proyecto de construcción. ¿Qué creen que nos contestaron el 12 de marzo de 2021? Que todavía se encontraba en redacción.

Han transcurrido siete años desde que se aprobó el expediente en el año 2014 y se publicó en el BOE y la Demarcación General de Carreteras del Estado en Galicia, la Dirección General de Carreteras, la Subdirección General de Conservación del Ministerio de Fomento antes, y ahora del Ministerio de Transportes, siguen sin concluir su trabajo, acreditando una enorme desidia en el modo de trabajar y un desinterés muy grande por abordar una necesidad de seguridad vial. ¿Es esta una demanda partidaria? No lo es, aunque la traslade un diputado de un grupo político; es una demanda de los vecinos de A Rúa, de las fuerzas políticas de A Rúa de Valdeorras, un precioso ayuntamiento de esa magnífica comarca de Valdeorras. Ahí ha habido alcaldes del Partido Popular, como don Avelino García Ferradal, el actual, don Álvaro Fernández López, el señor alcalde del Partido Socialista, don Luis Fernández Gudiña, y todos ellos se han interesado en diferentes etapas, así como otras fuerzas políticas presentes en ese ayuntamiento, para que esto salga adelante. Por eso venimos hoy a la Comisión de Seguridad Vial, con un proyecto que encaja claramente en la búsqueda de la seguridad vial para solventar los problemas de un acceso que no tiene más que complicaciones y dificultades, a pedir a sus señorías, a todas las fuerzas políticas con el mayor respeto e interés que apoyen esta iniciativa.

¿Qué es lo que estamos pidiendo? Que se concluya de inmediato la redacción del proyecto de construcción. ¿Les parece mucho pedir después de siete años? También pedimos que en el próximo año 2022 se liciten las obras. Estamos planteando con posibilismo una solución a este problema. Piensen ustedes, señorías, ¿cómo puede tardar siete años la redacción de un proyecto de un enlace que tienen 610 metros de longitud, no 6000 kilómetros, ni 600, ni 60, ni 61, sino 610 metros, si se redacta en seis meses? Nosotros no podemos resignarnos ante esta situación y por ello les pido encarecidamente que voten a favor, muy especialmente a mi querido compañero del Grupo Parlamentario Socialista, diputado también por Ourense, que ha presentado una enmienda, que sinceramente no la podemos admitir, porque lo que nos viene a decir es que continúe la redacción del proyecto. Claro, es que nos tememos que tanto continuismo nos llevaría a 2050, que parece que es el año al que se están difiriendo algunos de los objetivos de esta nación. A Rúa de Valdeorras bien merece un poquito de respeto y un poquito de apoyo, y hoy tenemos ocasión de demostrárselo.

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

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

Efectivamente, a esta proposición ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Pérez Abellás.

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

Señor Delgado, estamos de acuerdo, tanto usted como yo como diputados por la provincia de Ourense, en mejorar las infraestructuras de nuestra provincia, no podía ser de otra manera; ahí nos vamos a encontrar siempre. En lo que quizá no vamos a estar de acuerdo o no vamos a poder encontrar un punto central para unirnos es en la voluntad política de llevar a cabo los temas. Usted mismo ha dicho que desde el año 2011 que sale en el BOE la licitación de este proyecto han pasado un montón de años, gobernando siete años el Partido Popular, que año tras año ha puesto en los presupuestos 1,32 millones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 21

de euros y nunca se ejecutó. Ahora que estamos gobernando nosotros entra la prisa y hay que llevarlo a cabo ya. Se va a llevar a cabo, señor Delgado; se está estudiando y se va a llevar a cabo.

Nosotros sí tenemos voluntad política de llevar a cabo esta infraestructura, como otras, ya que tenemos consignadas en el presupuesto actual para 2021 para la provincia de Ourense partidas como los 32,8 millones de euros en inversiones para carreteras, de los cuales 23,5 millones son para creación de infraestructuras y para conservación y explotación 9,3 millones; en obras, tenemos 22,9 millones de euros para continuar las obras de conexión de la N-120 con la N-536; también tenemos para la A-56 y su tramo variante norte de Ourense Eirasvedras-Quintela, 250 000 euros; estudios y proyectos, en concreto para el proyecto del tramo Requejo A Veiga de Cascallá, A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras, autovía A-76, Ponferrada-Ourense, 0,2 millones de euros. Y así podríamos seguir.

En cuanto al tema de A Rúa, tengo que decirle que el proyecto de construcción del nuevo enlace de A Rúa de Valdeorras se encuentra en este momento, como bien dice —y así le han contestado—, en fase de redacción. Este proyecto ha sido reiteradamente anunciado por el Gobierno del Partido Popular, como ya le he dicho, y han sido rechazadas nuestras enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado durante esos Gobiernos. Las partidas presupuestarias consignadas reiteradamente desde 2012 no fueron ejecutadas, como le dije antes, y no tenían voluntad política. Como muestra, usted mismo ha enseñado la nota del Ministerio de Fomento en la que en 2014 anunciaba el presupuesto de licitación y las características técnicas.

Como bien ha dicho, hemos propuesto una enmienda que creo que mejora el texto y que es razonable. Con ella, podríamos sacar adelante cuando antes esta infraestructura. De no ser aceptada, no podrán contar con nuestro apoyo.

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

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

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

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Gracias, señor presidente.

Intervendré de forma muy breve. Como ya ha comentado el diputado representante del Grupo Socialista, si la primera vez que se publica este proyecto en el BOE es en el año 2011, llama un poco la atención eso de exigir a los demás lo que unos no hicieron.

En ese sentido, y puesto que el Gobierno manifiesta que este proyecto está ya en fase de redacción, nos parece un poco redundante la PNL.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Gestoso.

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Gracias, señor presidente.

El Grupo Parlamentario VOX no se opondrá nunca a nada que pueda vertebrar a España como nación; y nada lo hace, aparte de otras muchas cosas, como aquello que logre que sus propios habitantes estén mejor comunicados y se sientan más a gusto en el sitio donde viven y en la nación de la que forman parte. Por eso creemos que tener buenas comunicaciones es fundamental. Algo que resulta tan de cajón a veces no lo es, porque desde la política se quieren hacer las cosas más complicadas de lo que realmente son. Hasta ahora hemos visto cómo se han tirado los trastos a la cabeza: Que si tú pusiste en el BOE, que si lo puse yo, que si el Gobierno autonómico, etcétera. Nosotros lo que queremos sencillamente es que la carretera se licite, se ejecute, se haga y que los ciudadanos de A Rúa de Valdeorras estén bien comunicados con el resto de España y, por supuesto, que el Gobierno gallego se ponga la pila y que de una vez mejore las comunicaciones de Galicia, que son peores que las de cualquier región española y que dejan muchísimo que desear, pero no solo por la construcción de autopistas, autovías o simplemente carreteras interregionales, sino porque además tienen un mantenimiento espantoso.

Desde ese punto de vista, vamos a apoyar esta proposición no de ley. Exigimos al Gobierno de la nación que la ponga en marcha y al Partido Popular que haga examen de conciencia de lo que ha pasado desde 2011 hasta ahora, porque han estado gobernando y eso no se ha puesto en marcha. Pero independientemente de eso, de que se tiren los trastos a la cabeza entre las autonomías y el Estado, que es algo con lo que VOX va a acabar, repito que votaremos a favor, porque creemos que es fundamental

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 22

que España esté vertebrada, que esté unida y que todos los españoles estén bien comunicados con unas buenas carreteras, como se merecen los gallegos, igual que los catalanes o los murcianos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado, entiendo que la enmienda no se acepta. **(Asentimiento)**. De acuerdo.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE ECODUCTOS O PASOS DE FAUNA Y EL ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS ADICIONALES ENCAMINADAS A REDUCIR LAS MUERTES DE ANIMALES POR ATROPELLOS EN CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN. (Número de expediente 161/002609).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última proposición no de ley, relativa a la construcción de ecoductos o pasos de fauna y el establecimiento de medidas adicionales encaminadas a reducir las muertes de animales por atropellos en carreteras, presentada por el Grupo parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Para su defensa, tiene la palabra el señor López de Uralde.

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

Todos sabemos que las carreteras prestan un importante servicio a la sociedad, pero también son una enorme amenaza para la biodiversidad en todo el mundo. La mortalidad de animales por atropello en carreteras es un problema global, ya que supone la pérdida de un gran número de fauna silvestre, incluidas especies nativas. En los últimos treinta años los atropellos han superado a la cacería como causa directa de mortandad de vertebrados en tierra por parte del ser humano.

Entre 2006 y 2012 se produjeron en España 74 600 colisiones de vehículos contra animales salvajes, lo que representa un 8,9% del total de los accidentes de tráfico registrados en ese periodo. Esto supuso un coste de 105 millones de euros, según el estudio realizado en 2015 por el departamento de zoología de la Universidad Complutense. La cifra engloba los costes relativos a las víctimas, como el gasto de ambulancias, hospitalización, pérdida productiva, adaptaciones de viviendas, etcétera, así como también los costes materiales con daños de vehículos, pavimentos, gastos de policía y bomberos y los costes de valor social calculados para animal muerto.

A partir de los datos facilitados por las comunidades autónomas y proporcionados por la Guardia Civil, los Mossos d'Esquadra y la Ertzaintza, el citado estudio revela que los ungulados protagonizaron, para ese periodo, el 85% de los accidentes, entre los que destacan los jabalíes y los corzos en un 79% de los casos; les siguen, con un 5%, otros carnívoros grandes como el zorro, el tejón y el lobo, y de forma más excepcional el oso y el lince. Aunque animales de pequeño tamaño como liebres, conejos y pájaros representan en torno al 10% de los accidentes notificados, también causan daños de una envergadura tan importante como los de las grandes especies.

Según un reciente estudio, cuyos resultados se publican en la revista científica *Frontiers in Ecology*, se estima que alrededor de 194 millones de aves y 29 millones de mamíferos mueren cada año en las carreteras europeas. De media, según los datos de esta publicación, en España mueren atropelladas cada año 9 millones de aves y 1,5 millones de mamíferos. El Real Automóvil Club de España ha publicado un reciente informe, en mayo de 2020, sobre los accidentes por atropello de animales, con datos de la propia Dirección General de Tráfico, en el que se dice que en 2018 en total se produjeron 701 accidentes por atropellos de animales, siendo 599 de ellos en vías interurbanas y 102 en vías urbanas. Los accidentes por atropello de animales en carretera se incrementaron en un 21% desde el año 2015. En el caso del lince ibérico, el felino más amenazado del planeta según datos de la organización WWF, los atropellos se convirtieron en el año 2017 en la primera causa de muerte no natural de esta especie. Así, de un total de 34 lince que murieron en España en 2017 21 fueron por atropello. Esta cifra no ha parado de crecer. En el año 2019 perdieron la vida 35 lince por atropello y solo hasta agosto de 2020 se habían contabilizado 32 muertos de esta especie por atropello.

En cuanto al lobo, el número de fallecimientos en las carreteras registrados y documentados fue de 81 entre el año 2011 y el año 2020, según la asociación Lobo Marley. En su informe realizado junto al Observatorio de la Sostenibilidad se recoge un primer mapa en el que aparecen cincuenta de los tramos más peligrosos. Así, una veintena de ejemplares de lobo ibérico han sido atropellados en la provincia de Zamora, sobre todo en la N-630, en el corredor Benavente-Zamora. Otras carreteras de alto riesgo para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 23

los lobos son la N-110 y la A-I en Segovia, donde se han encontrado dieciséis y diez ejemplares muertos respectivamente. Estos son algunos de los tramos más peligrosos para estos animales, pero se han detectado otros atropellos en la N-642 y en la M-600, en la zona de El Escorial y Guadarrama.

En cuanto a las enmiendas presentadas, hay una enmienda del Grupo Popular con la que, en realidad, pretenden aprovechar que el Pisuerga pasa por Valladolid para meter otras cuestiones que nada tienen que ver con lo que estamos tratando aquí y, por lo tanto, no la tendremos en consideración. La enmienda de VOX viene a recomendar que se cace más, por lo que yo les sugiero que no siempre que se hable de animales piensen en sacar la escopeta. Hay otras cuestiones que tienen que ver con los animales, no todo es la caza, de verdad; hay más cosas. Por tanto, rechazaremos las dos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Efectivamente, se han presentado enmiendas a esta proposición no de ley. Para su defensa tiene la palabra, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Lomana.

El señor **FERNÁNDEZ-LOMANA GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente.

Señores comunistas lanzadores de adoquines de Unidas, 'Unides', Unidos —y yo no sé qué más— Podemos, revisada y analizada su exposición de motivos quiero indicarles que figuran argumentos tales como datos entre 2006 y 2012. Entendemos que debemos centrarnos en datos de los últimos cinco años. También hacen referencia a un estudio de una revista científica sobre la muerte en carreteras europeas. Entendemos que debemos centrarnos en lo que ocurre en las carreteras españolas y acogernos a los datos del Real Automóvil Club de España, que nos informa de un incremento del 21 % de accidentes por atropello de animales en carretera. En relación con su propuesta, consideramos que es ciencia ficción y que, además, no es suficiente para reducir el tanto por ciento de accidentes.

Por ello, el Grupo Parlamentario VOX propone incluir un nuevo apartado que esperamos se considere para reconocer la actividad cinegética como una herramienta clave para controlar las poblaciones de determinadas especies, cumpliendo así una función primordial para resolver problemas que ponen en riesgo a la seguridad vial. Las numerosas trabas burocráticas a la caza están provocando —y esto es muy claro— un importante aumento de especies como el corzo, el jabalí, el conejo y el ciervo. Esta abundancia de animales trae como consecuencia más de 9000 accidentes de tráfico anuales por colisión con fauna silvestre, incluso en algunos casos el resultado es la muerte del conductor y del resto de ocupantes del vehículo, no nos olvidemos de ello. La caza regula las poblaciones de la fauna cinegética, al mismo tiempo que reduce el número de accidentes. De hecho, la importancia de esta actividad para el control del elevado número de especies cinegéticas ha quedado acreditada durante los estados de alarma. Por ejemplo, en comunidades como Andalucía y Murcia se permitieron desplazamientos para llevar a cabo determinadas modalidades de caza con el fin de reducir o evitar daños tanto en la agricultura como en la ganadería y la seguridad vial.

Por todo lo expuesto, es muy importante que se proteja la actividad cinegética en orden a conseguir regular la población de determinados animales y evitar que esto suponga un riesgo para la seguridad vial. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. **(El señor López de Uralde Garmendia pide la palabra)**. Sí, señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Señor presidente, por alusiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor López de Uralde, se han producido alusiones desde el principio de la tarde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Señor presidente, es que me ha llamado lanzapiedras y yo no he lanzado ninguna piedra.

El señor **PRESIDENTE**: Y han empezado ustedes.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Es que eso es un insulto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor López de Uralde, no tiene usted la palabra, por favor.

Ha habido alusiones y fuera del contexto de la Comisión desde el principio de la tarde y, precisamente, ha empezado el grupo al que usted representa. Por tanto, le ruego...

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 24

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Señor presidente, es que llamar lanzapiedras es un insulto y, si usted lo permite,...

El señor **FERNÁNDEZ-LOMANA GUTIÉRREZ**: Y llamar nazis también. **(Protestas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego, señorías, que sigamos con el orden del día.

Si quieren, les ruego —como siempre hago— que aquí hablemos de seguridad vial, pero ustedes se empeñan en sacar otros temas y eso es lo que pasa. **(La señora Cantera de Castro pronuncia palabras que no se perciben)**. ¿Perdón? **(Protestas)**.

Continuamos con el orden del día.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Señoría, le ruego que le pida que retire esa expresión. **(Protestas)**.

El señor **PRESIDENTE**: No tiene la palabra, señor López de Uralde. **(El señor Guijarro García: Es increíble)**.

El señor **FERNÁNDEZ-LOMANA GUTIÉRREZ**: Lo que es increíble es que ustedes nos llamen nazis.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor Lomana, tampoco tiene usted la palabra. **(Protestas.—El señor Fernández-Lomana pronuncia palabras que no se perciben)**.

Señor Lomana, ¡silencio! **(El señor Arribas Maroto pronuncia palabras que no se perciben)**.

Si quieren hablar de otros temas que no sea seguridad vial, sálganse de la sala, por favor. **(Protestas)**. Aquí estamos para hablar de seguridad vial. Estoy ya cansado de decirlo. Un poco de respeto a las víctimas de la siniestralidad vial en España, por favor. Ya está bien. **(Protestas)**.

Tiene la palabra para la defensa de la enmienda del Grupo Popular el señor Gago.

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

Es una pena que se enturbie ahora la tarde, cuando a la sesión le queda poco. Yo también creo que es importante hablar de seguridad vial.

En primer lugar, quiero agradecer al señor López de Uralde su PNL, lo que pasa es que el Grupo Parlamentario Popular, como se imaginará, quiere hacer algunas apreciaciones. La primera es que, en relación con el contenido de esta PNL, quiero reflejar los aspectos en los que mi grupo parlamentario coincide con usted. A tenor de los números, estamos de acuerdo en que existe una alta tasa de siniestralidad en los viales y carreteras españolas, especialmente de montaña interior de nuestro país, y que esto se traduce, fundamentalmente, en dos consecuencias, una la recogen y la otra no. Por una parte, el volumen elevado de mortalidad de animales por atropello —esta la recogen— y, por otro, un número también elevado de seres humanos heridos graves o fallecidos —que esto no lo recogen—. Tratándose de la Comisión de Seguridad Vial, donde nos encontramos, esto es cuando menos reseñable, porque hay que hablar también de vidas humanas. Es importante la vida de los animales, pero, desde luego, es muy importante también la vida de los seres humanos. **(Rumores)**.

En segundo lugar, no solo estamos de acuerdo con los ecoductos como medida eficaz para eliminar los accidentes y atropellos de fauna en autopistas, autovías o líneas ferroviarias, sino que hasta hace tres años —cuando estaba el Partido Popular en el Gobierno de España— dotamos de presupuesto la ejecución y obra de ecoductos, materializando varios de ellos. **(Rumores)**. No solo esto, sino que pusimos en marcha otras iniciativas a través del Mapama en el año 2015, donde recogimos...

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, guarden silencio, no se entiende al interviniente.

El señor **GAGO BUGARÍN**: ... descripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna, vallados perimetrales y demás, para que los proyectos de ejecución de obra que se realicen en los viales españoles tengan definidos los proyectos de señalización, vallado y, en definitiva, de protección de los animales.

Ustedes citan de manera singular dos especies, el lince ibérico y el lobo. Es verdad que usted mismo hace referencia a algo que no quiere escuchar pero que tenemos que decirle y es que, en primer lugar, en relación con el lince ibérico, los últimos datos de los que dispongo es que hemos pasado de 94 ejemplares a 850 en el año 2019. Por lo tanto, en nombre de mi grupo parlamentario, quiero felicitar a todas las partes implicadas —expertos forestales y de montes, comunidades autónomas y entidades sensibles con el medio ambiente— por el éxito en su paulatina recuperación, aunque lamentemos los 21 ejemplares



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 25

víctimas de atropellos. En segundo lugar y termino con esto, en relación con el lobo recogen ustedes en esta PNL que han fallecido atropellados 81 ejemplares entre 2011 y 2020, pero les quiero decir que, en nombre de los agricultores gallegos y españoles en general, esos ejemplares fallecidos en nueve años corresponden perfectamente al mismo número de ovejas muertas en una sola noche en una ganadería ovina. Por lo tanto, lo mínimo que se puede decir en este asunto es que escuchen a los agricultores y ganaderos y que apliquemos menos ideología y más sentido común.

Tienen ustedes encima de la mesa desde hace escasamente cuatro días una petición de dimisión de la vicepresidenta cuarta y ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, firmada tanto por la Asaja —Asociación Agraria Jóvenes Agricultores— como por COAG —Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos— y por la UPA —Unión de Pequeños Agricultores—, en el caso de que no retiren la intención de incluir al lobo en el Listado de Especies Silvestres de Protección Especial. Hablando de un país que es también eminentemente agrario, aquí no falta nadie para solicitar la dimisión de una vicepresidenta del Gobierno. Por lo tanto, lo mínimo que se puede pedir es que no hagan demagogia y entiendan que hay un problema en nuestro país con el lobo y otras especies y que la actividad cinegética regulada es necesaria.

Por lo tanto, estamos de acuerdo con los tres puntos que se refieren a identificar y señalar los puntos negros de atropellos, que se realice un proyecto para cada uno de estos puntos negros y que se establezcan planes de seguimiento anual para determinar si las medidas adoptadas están proporcionando resultados deseados. Pero consideramos que es necesario incluir dos puntos más —y esta es la enmienda que presentamos— que han de recoger, por una parte, medidas y decisiones consensuadas en materia de seguridad vial con las comunidades autónomas y con la participación de las actividades tradicionales —ganaderos de forma singular— y, por otra, que la estrategia de protección del lobo en la fase de consulta incorpore datos actualizados de accidentes y medidas específicas para evitarlos. Si incluyen esto —que ya hemos visto que no—, votaríamos a favor y, si no, lamentablemente nos tendremos que abstener.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Hay una última enmienda presentada por el Grupo Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor José Vélez.

El señor **JOSÉ VÉLEZ**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Señor Alcaraz —no me lo tome como algo personal, porque coincido con usted en la preocupación por no malgastar el dinero de los españoles—, ¿se ha planteado su grupo y el resto de grupos de la derecha, cuánto cuesta la contumacia con que día tras día piden la dimisión del señor Marlaska? Eso también es dinero de los españoles.

Ciñéndonos a lo que nos ocupa, como bien recoge la exposición de motivos, el trasiego de fauna cruzando las vías de circulación supone una problemática que se concreta no solo en muertes de animales por atropello, sino en la consiguiente afectación a la seguridad vial, ya que da lugar a accidentes y a sus consecuencias no solo sobre la fauna, sino también sobre los vehículos y, a veces, las personas que los ocupan.

Como también se señala, la construcción de ecoductos, pasos elevados sobre autovías, autopistas o incluso líneas ferroviarias, hace necesariamente que se cuente con todos los ministerios afectados para el desarrollo de estas medidas. Desde la Dirección General de Tráfico, en la parte que le compete, ya se trabaja para señalar convenientemente aquellos tramos considerados de alta siniestralidad. Asimismo, en el caso que nos ocupa, también están trabajando las administraciones titulares de las distintas vías de nuestro Estado, ya que son las que tienen que implicarse y verse concernidas en la solución de este asunto. También en la Dirección General de Tráfico se está trabajando en un proyecto piloto en colaboración con la Junta de Castilla y León. Desde la experiencia que arrojan los datos de este proyecto, se propone identificar tramos para establecer puntos controlados de cruce a nivel, con la conveniente señalización, que permitan a los conductores elevar las precauciones y, mediante elementos oportunos, redirigir a los animales hacia esos puntos, bien sea con barreras de olor, vallado, etcétera.

Por todo ello, hemos propuesto una enmienda de modificación que entendemos, a nuestro criterio sin duda, que enriquece esta PNL y cuyo texto ya se les ha hecho llegar.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 26

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor José Vélez.

Señor López de Uralde, usted manifestó ya que no aceptaría las enmiendas del Grupo Popular y del Grupo VOX, pero sobre la enmienda del Grupo socialista no ha dicho nada.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Sí, vamos a presentar una transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto, muchas gracias. Cuando la tengan, por favor, les pediría que la hiciesen llegar a la mesa. Gracias.

Suspendemos cinco minutos para votar. **(Pausa)**.

### VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, si les parece oportuno, se sientan y así sustanciamos el trámite de la votación.

Votamos, en primer lugar, la proposición no de ley relativa a establecer una moratoria a la Instrucción 20/V-139 del Dirección General de Tráfico, del Grupo Parlamentario Republicano. Se vota con la incorporación de la enmienda presentada por el Grupo Popular y que ha sido aceptada.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 13; abstenciones, 5.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a la inclusión de la infracción referida al estacionamiento en zonas para uso exclusivo de personas con discapacidad entre las infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos, del Grupo Parlamentario VOX.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 18; abstenciones, 9.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre la necesidad de reducir urgentemente la siniestralidad vial de las furgonetas de reparto de mercancías tanto en vías interurbanas como en el ámbito de la última milla, del Grupo Parlamentario Popular.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 17.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Siguiente proposición no de ley sobre realizar las modificaciones normativas requeridas para introducir la exigencia de elementos reflectantes en los conductores de vehículos de movilidad personal cuando circulen por la noche y en otras condiciones de reducida visibilidad, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 9.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Siguiente proposición no de ley relativa a fomentar la creación de espacios específicos para autocaravanas, del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en sus términos porque no se ha admitido la enmienda presentada.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; abstenciones, 14.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Siguiente proposición, sobre el proyecto de trazado: Seguridad vial, construcción de enlace completo en A Rúa, en la N-120, provincia de Ourense, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Se vota en sus términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 17.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Por último, proposición no de ley relativa a la construcción de ecoductos o pasos de fauna y el establecimiento de medidas adicionales encaminadas a reducir las muertes de animales por atropellos en carreteras, del Grupo Parlamentario Confederado de Unidas Podemos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 405

24 de mayo de 2021

Pág. 27

Se ha presentado una enmienda transaccional con el Grupo Socialista que les paso a leer rápidamente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a, uno, seguir trabajando para reducir el número de atropellos de animales y evitar la posible fragmentación de hábitat causada por las infraestructuras del transporte en la red de carreteras del Estado, teniendo en cuenta las diferentes recomendaciones en la materia y las prescripciones de las declaraciones de impacto ambiental y la redacción de los estudios de carreteras. Dos, realizar un estudio en aquellas carreteras con mayor riesgo, determinando aquellos tramos y estableciendo puntos controlados de cruce a nivel con una señalización de advertencia que permita a los conductores extremar las precauciones y, mediante elementos auxiliares, redirigir a los animales hacia esos puntos. Esto requiere el trabajo conjunto entre las distintas administraciones; en particular la titular de la vía debe participar de forma activa en el desarrollo. Tres, seguir impulsando la colaboración entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y las demás administraciones para disminuir el número de atropellos de lince ibérico. Por último, impulsar la financiación de proyectos de protección de fauna salvaje en la red de carreteras del Estado en el marco del Mecanismo para la Recuperación y Resiliencia de la Unión Europea.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; abstenciones, 14.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Muchas gracias, señorías.

Se levanta la sesión.

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

cve: DSCD-14-CO-405