



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 612

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARIBEL GARCÍA LÓPEZ,
VICEPRESIDENTA PRIMERA

Sesión núm. 20

celebrada el miércoles 9 de marzo de 2022

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre mejora de la N-547 entre Arzúa y Melide. Presentada por el Grupo Parlamentario Plural. (Número de expediente 161/002855) 2
- Relativa a revisar la actual clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminante realizada por la Dirección General de Tráfico. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/002991) 5
- Sobre circulación por las aceras de los vehículos de movilidad personal. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003201) 9
- Sobre apoyo al sector de la motocicleta y otros vehículos ligeros personales. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003515) 13
- Sobre el fomento de la prevención y protección de la seguridad vial de la infancia alrededor de los centros educativos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003556) 16
- Sobre la obligatoriedad de la utilización del chaleco airbag en el examen para obtener el permiso de conducción de motos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003683) 20

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 2

— Relativa a mantener la exención de tributación de las indemnizaciones recibidas por las víctimas de la siniestralidad vial o sus familiares. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003761)	23
— Relativa a la señalización de curvas peligrosas. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/003773)	26
— Relativa a impulsar una planificación de inversión en carreteras que mejore la seguridad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/003811)	30
Votaciones	33

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— SOBRE MEJORA DE LA N-547 ENTRE ARZÚA Y MELIDE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURAL. (Número de expediente 161/002855).

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Buenas tardes. Se abre la sesión siendo las 16:38 del 9 de marzo de 2022. Se reúne esta Comisión de Seguridad Vial para sustanciar nueve proposiciones no de ley. Les recordaré cómo se va a desarrollar el debate. El portavoz del grupo parlamentario autor de la iniciativa dispondrá de cinco minutos, los grupos parlamentarios que hayan presentado enmiendas dispondrán de tres minutos para su defensa y, finalmente, para la fijación de posición, el resto de portavoces que quieran intervenir de menor a mayor también tendrán tres minutos.

Sin más dilación, comenzamos con el debate de la primera proposición no de ley sobre mejora de la N-547 entre Arzúa y Melide, del Grupo Parlamentario Plural, e interviene en defensa de esta proposición no de ley el señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: *Boa tarde.*

Esta proposición no de ley del BNG tiene por objetivo mejorar la seguridad vial en la carretera N-547 entre Arzúa y Melide, un tramo de unos 15 kilómetros en los que se registran hasta cuatro puntos negros que generan una alta concentración de accidentes algunos, lamentablemente, con el resultado de personas fallecidas. Aunque el ministerio ya actuó en algunos puntos como, por ejemplo, eliminando el doble carril en los lugares de Ribadiso y A Portela, eliminando algunas zonas de adelantamiento y limitando la velocidad a 70 kilómetros por hora, estas acciones se demostraron insuficientes para modificar esa tendencia a la siniestralidad, porque es evidente que es necesario un proyecto de reforma integral de este tramo que corrija los trazados y peraltados, que establezca con claridad y con corrección la señalización y que consiga eliminar las situaciones de peligro que, lamentablemente, se mantienen en núcleos como Ribadiso, Boente o en las llamadas curvas de Barreiro, en el término municipal de Melide, o en A Portela ya en el concello de Arzúa.

Además, la peligrosidad de esta carretera se ha visto incrementada también por el aumento del tráfico como consecuencia de la apertura del tramo de la A-54 entre Lavacolla y Arzúa, que obliga a salir antes de Arzúa y entrar antes de Palas y después de Melide. Esto hace que se concentre mucho tráfico, incluido tráfico pesado, que cruza las vilas de Arzúa y de Melide generando mucho ruido, atascos y problemas de inseguridad, especialmente para los peatones. Esta es la razón por la que creemos que se debe no solo actuar en el tramo de carretera, sino también en las travesías de Arzúa y Melide. En el caso de Arzúa los vecinos y vecinas se quejan de que el mal estado del firme, unido a esa densidad de tráfico —también tráfico pesado— generan ruido y vibraciones que están afectando incluso a las edificaciones. Por todo ello, es necesaria una actuación según lo que los técnicos determinen; nosotros sugerimos una reforma integral y una mejora de esta travesía con pasos elevados, etcétera. Exactamente igual habría que hacer en el caso de Melide.

Por último, creemos que la mejor manera de evitar esa densidad de tráfico y, especialmente, el tráfico pesado por el centro de los núcleos urbanos, como Arzúa y Melide, es finalizar cuanto antes los trabajos en estos tramos de la A-54, para que pueda haber una continuidad entre Santiago de Compostela y Lugo por una vía de alta capacidad, la A-54, y así evitar que todos esos vehículos discurran por avenidas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 3

urbanas que no están preparadas para esa densidad de tráfico. En ese sentido, si se propone incorporar esta idea en la parte resolutive, que ya está en la exposición de motivos de nuestra proposición de ley, nos parece adecuado.

Grazas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Gracias.

En turno de defensa de las enmiendas presentadas interviene por el Grupo Popular, la señora González.

La señora **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Gracias, presidenta.

Señorías, el BNG ha presentado hoy esta iniciativa relativa a la necesidad de mejorar la N-547 en su tramo entre los ayuntamientos de Arzúa, y Melide, en la provincia de A Coruña. El Grupo Parlamentario Popular está de acuerdo con la iniciativa presentada, a la que, no obstante, queremos añadir algún matiz a través de la presentación de nuestra enmienda, que creemos que el grupo proponente —como así ha dicho el señor Rego— aceptará.

Es difícil trasladar a sus señorías en intervenciones tan cortas la necesidad de una urgente intervención de mejora del firme y de otras medidas que tiene esta carretera nacional para mitigar el impacto que para la seguridad de las dos localidades mencionadas tiene el paso por sus centros históricos de la N-547. La iniciativa, aunque lo menciona, no incorpora en su *petitum* que la razón fundamental de que esta situación se haya visto agravada es el inaceptable retraso en la ejecución de los tramos que aún quedan pendientes de la autovía A-54 Santiago-Lugo, que son precisamente los que afectan a estos dos municipios. El año pasado, el entonces secretario de Estado de Infraestructuras, Sergio Vázquez Torrón, lucense para más señas —y sustituido, por cierto, por otra lucense también—, anunció que la autovía no estará terminada hasta 2024, cuando el compromiso asumido por este Gobierno era terminarla antes de comenzar el año jacobeo 2022, en palabras del ministro Ábalos. El Gobierno de la Xunta prevé ahora que, si se sigue el mismo ritmo de inversión y ejecución, la autovía no se terminará hasta 2026 y, con ello, cualquier obra que se realice en la N-547 será inútil, pues esta carretera continúa siendo en este tramo de 28,8 kilómetros la única alternativa de todo tipo de tráfico desde Santiago de Compostela a Lugo. Además, el camino francés de peregrinación a Santiago atraviesa esta carretera en varios puntos en estos municipios, aportando dinamismo y actividad socioeconómica, pero también un aumento muy importante del tráfico peatonal. No se les oculta a ustedes que este hecho hace más perentoria aún la necesidad de terminar cuanto antes la autovía para retirar de la N-547 todo el tráfico pesado que ha causado ya algún trágico accidente.

Por eso, hemos añadido a la iniciativa del Bloque Nacionalista Galego un tercer punto en el que instamos al Gobierno a acelerar la finalización de los tramos pendientes de la autovía A-54 Santiago-Lugo para mejorar la seguridad vial en la N-547 y que, a través de las intervenciones solicitadas en la iniciativa, se mejore también la seguridad y la vida de arzuanos y melidenses.

Quiero terminar animando a sus señorías a que peregrinen a Santiago en este año jacobeo de 2022, una experiencia única que nos conecta de manera física, con milenios de civilización y con las huellas dejadas en el camino por millones de personas que han recorrido este mismo itinerario y han dejado su esfuerzo y su ilusión impregnados en el paisaje de localidades como Arzúa o Melide.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

En turno de defensa de la enmienda presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pérez Abellás.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, esta PNL hace referencia al tramo de la carretera N-547 entre Arzúa y Melide, de aproximadamente 15 kilómetros de longitud, en la provincia de A Coruña.

Señor Rego, según los datos de accidentalidad de los dos últimos años del tramo citado, no puedo admitir la sentencia que ha hecho usted de un alto número de accidentes, muchos de ellos mortales. En el año 2020 hubo cinco accidentes, con número de heridos graves cero y víctimas mortales cero. En 2021 hubo ocho accidentes, heridos graves uno, víctimas mortales cero.

Señorías, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana analiza periódicamente la accidentalidad acaecida en las carreteras estatales, identificando así los tramos de concentración de accidentes. Un tramo de concentración de accidentes se define, según el Real Decreto 345/2011, de 11 de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 4

marzo, sobre Gestión de la Seguridad de las Infraestructuras Viarias en la Red de Carreteras del Estado, como un tramo de carretera de longitud no superior a 3 kilómetros, salvo excepciones justificadas, que lleve en explotación más de tres años en el que las estadísticas de accidentes registrados indiquen que el nivel de riesgo de accidente es significativamente superior al de aquellos tramos de la red con características semejantes. Así pues, según los últimos estudios de accidentalidad efectuados no existe ningún tramo de concentración de accidentes en la provincia de A Coruña en la carretera N-547.

En todo caso, señoría, uno de los principios rectores de la actuación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de carreteras es la mejora constante de la seguridad vial en las carreteras estatales. En esta línea se ha redactado el proyecto de actuaciones de mantenimiento para rehabilitación del firme en la carretera N-547 en los tramos comprendidos entre el punto kilométrico 47,400 y el 49,480, travesía de Melide, y el punto kilométrico 62,240 y el 64,300, travesía de Arzúa, provincia de A Coruña. Entre sus objetivos se encuentra la mejora de la seguridad y comodidad en la circulación, así como la visibilidad de las marcas viales que se repondrán. Este proyecto ha sido aprobado el pasado 1 de marzo, hace ocho días, y cuenta con un presupuesto de licitación de 640758 euros y está en las previsiones de licitaciones próximas de la Dirección General de Carreteras. Además, señor Rego, a través del contrato de conservación y explotación del sector de carreteras se actuó a finales del año 2021 en la travesía de Arzúa de la N-547 mediante el repintado de los pasos de peatones existentes en dicha travesía de población y la implantación de grupos semáforicos y un nuevo paso de peatones en el punto kilométrico 63,600 de dicha carretera, avenida de Lugo número 5. Adicionalmente a esas medidas, los servicios técnicos están analizando la oportunidad de la implantación de otras adicionales dirigidas al calmado de tráfico por la travesía de Arzúa.

Hay que mencionar también que se trabaja precisamente en la medida estructural que con mayor claridad mejorará la fluidez del tráfico de la N-547 entre Arzúa y Melide, que es la finalización de las obras de la A-54 en los dos únicos tramos pendientes de poner en servicio, cuya situación es la siguiente: tramo Arzúa a Melide, de 16,4 kilómetros, con un presupuesto de 88,59 millones de euros, en la provincia de A Coruña; en ejecución desde marzo de 2018, grado de ejecución de un 22%. En los presupuestos de 2022 están presupuestados 16,1 millones de euros. El tramo Melide-Palas de Rei, de 11,7 kilómetros...

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Disculpe, tiene que ir terminando.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: ... 72,81 millones de euros; provincia de A Coruña, grado de ejecución, 57%. En el presupuesto actual, 42 millones de euros para ese tramo.

Por todo ello, les proponemos una enmienda, que la tienen todas sus señorías. Si la aceptan, votaremos a favor; si no la aceptan, votaremos en contra.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Gracias.

Seguidamente hace uso de la palabra para fijar su posición, en primer lugar, el Grupo Mixto, que no hay nadie; el Grupo Euskal Herría Bildu, tampoco; el Grupo Vasco no quiere intervenir; Grupo Ciudadanos, tampoco está; Grupo Republicano, tampoco; Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Común Podem-Galicia en Común, no hace uso de la palabra.

Entonces, por el Grupo VOX, tiene la palabra el señor Utrilla.

El señor **UTRILLA CANO**: Muchas gracias presidenta.

Señorías, señor Rego, le leo una noticia de 3 de enero de 2020: El BNG facilitará la investidura de Pedro Sánchez con su voto a favor. La ejecutiva de los nacionalistas gallegos ha tomado la decisión tras horas —repito, tras horas— de reuniones y negociaciones con el PSOE y esta tarde se han cerrado los acuerdos que aseguran la investidura del candidato socialista. Yo me hago una pregunta, señor Rego, ¿se le olvidó meter la mejora de esta vía en su acuerdo con el señor Sánchez? ¿O es que le está traicionando ahora, como hace con el resto de sus socios? Usted reconoce en su iniciativa que la situación de peligrosidad de esta vía se ha visto agravada por el gran aumento de tráfico soportado en los últimos meses debido a que la autovía A-54 entre Arzúa y Palas de Rei está en obras, y usted mismo pone la solución encima de la mesa, que es terminar lo antes posible esos tramos de obra. Curiosamente lo excluye del *petitum*, de hecho, ya ha habido un grupo que le ha planteado una enmienda para incorporarlo. Da la sensación de que usted quiere presionar al Gobierno, pero poquito para que no se moleste. Usted es socio de este Gobierno, haga valer su posición y exija que se haga esta inversión porque, como usted sabe, esto es una cuestión de recursos exclusivamente. Ya lo demostró Pepiño Blanco en su día cuando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 5

por interés político aceleró las obras hasta el municipio de Palas de Rei, que quedaron prácticamente concluidas durante el Gobierno de Zapatero. Después Rajoy, en 2015, también aceleró esas obras durante su última legislatura para avanzar en estas infraestructuras.

Usted plantea los pasos de peatones elevados como solución para disminuir la velocidad, nosotros no creemos que esta sea la mejor solución porque ya ha habido varias asociaciones de motoristas que han presentado quejas por la peligrosidad de estos pasos y, quizás, sean más adecuadas otras alternativas huyendo un poco del afán recaudatorio. Evidentemente, es urgente aligerar la carga de tráfico para salvar vidas de conductores y peatones ya que, como han indicado otros portavoces, el camino francés de la ruta jacobea atraviesa varias veces esta vía.

Por todo ello, señor Rego, le vamos a demostrar una vez más que nuestro grupo parlamentario es capaz de votar iniciativas de otros grupos, cosa que usted me temo que nunca hará. Así que apoyaremos su iniciativa.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Finalmente, y solo a los efectos de aceptar o rechazar las enmiendas, tiene la palabra de nuevo el señor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL**: Estamos pensando aceptar la enmienda del Partido Popular, en todo caso no la del Partido Socialista tal y como está. Estudiaremos la posibilidad de llegar a una transaccional que incorpore todo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

— RELATIVA A REVISAR LA ACTUAL CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN FUNCIÓN DE SU POTENCIAL CONTAMINANTE REALIZADA POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN. (Número de expediente 161/002991).

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Comenzamos la segunda proposición no de ley relativa a revisar la actual clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminante realizada por la Dirección General de Tráfico, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Interviene en defensa de la proposición no de ley, por parte de dicho grupo, el señor López de Uralde.

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

Traemos esta proposición no de ley a la Comisión porque entendemos que el papel de los transportes en la reducción de las emisiones que causan el cambio climático es muy relevante, en concreto la utilización del vehículo en las ciudades es causa del 8% del total de las emisiones que se producen en nuestro país. En ese sentido, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética aborda esta cuestión y plantea para ello la obligatoriedad de que las ciudades de más de 50 000 habitantes tengan que aprobar zonas llamadas de bajas emisiones. Esta es una estrategia importante para la lucha contra el cambio climático, ya que pretende conseguir los objetivos que están marcados en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, que marca una reducción del 33% de las emisiones en el sector del transporte, en concreto, que se podrían ahorrar 27 millones de toneladas de CO₂.

El artículo 14.3 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética ya establece la obligatoriedad de que existan esas zonas de bajas emisiones, sin embargo, nosotros entendemos que estas zonas de bajas emisiones deben tener una reglamentación clara y, en ese sentido, el sistema de etiquetado de los vehículos es fundamental. Desde nuestro punto de vista, el actual sistema de clasificación ambiental de los vehículos presenta importantes deficiencias que pueden frenar la introducción en el mercado de vehículos de Cero emisiones y, por tanto, impedir el avance en la descarbonización de la movilidad y redundar negativamente en la eficacia de las zonas de bajas emisiones que se han de implementar por ley antes del 1 de enero de 2023. Uno de los grandes problemas del actual sistema de etiquetas de la DGT es que no tiene en cuenta las emisiones de CO₂ que emiten los vehículos. Evidentemente, si no se incluye este parámetro clave en el sistema de etiquetado, las zonas de bajas emisiones estarán condenadas al fracaso, ya que una de sus misiones fundamentales es conseguir reducir las emisiones de CO₂ en el sector del transporte. Necesitamos, por tanto, un sistema de etiquetado ambiental de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 6

vehículos que discrimine positivamente a los que realmente contaminan menos frente a los más sucios. Así pues, es imprescindible que el nuevo sistema de clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminante incorpore un umbral de emisiones de CO₂, de manera que para cada una de las categorías se han de cumplir tanto los requisitos de la norma Euro correspondiente como un determinado tope de emisiones de CO₂.

En coherencia con lo anterior, el nuevo sistema de distintivos ambientales debería reservar la etiqueta Cero a los vehículos que realmente son de cero emisiones, es decir, con emisiones nulas *in situ*, como son los eléctricos puros o los de pila de combustible. Sin embargo, actualmente se otorga esta etiqueta a vehículos eléctricos de batería, eléctricos de autonomía extendida, eléctricos híbridos enchufables con una autonomía de 40 kilómetros y vehículos de pila de combustible. Se encuentran, por tanto, entre los vehículos de esta categoría algunos que pueden funcionar como vehículos de combustión interna, emitiendo CO₂ y otras sustancias contaminantes en los lugares por los que circulan. Otra de las grandes deficiencias del sistema en vigor de la DGT es la existencia de la confusa etiqueta Eco. Es un distintivo engañoso en el que se incluyen a los vehículos a gas, que es un combustible fósil y que no contribuye a la descarbonización. Desde luego, no se puede calificar de ecológico a un combustible fósil. Actualmente también se consideran Eco a los vehículos híbridos, incluso los de mayor peso y cilindrada, muchos de los cuales resultan menos eficientes que sus equivalentes con motor convencional de combustión interna. En buena lógica habría que sustituir el actual distintivo Eco, eliminando así la confusión que crea en la población y en los potenciales compradores de vehículos e incorporar un nuevo distintivo D que permita distinguir a los vehículos de combustión interna más eficientes y menos contaminantes.

En definitiva, traemos esta PNL para instar al Gobierno a que cumpla el compromiso de revisar el deficiente sistema en vigor de los distintivos ambientales de los vehículos para que este sea coherente con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el PNIEC y para asegurar así la eficacia de las zonas de bajas emisiones que los ayuntamientos tienen que poner en marcha en los próximos meses.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Hay dos enmiendas presentadas por el Grupo Plural y el Grupo Socialista. En turno de defensa de las mismas, por parte del Grupo Plural, señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: El BNG presentó diversas enmiendas que recogen las propuestas de distintos colectivos ambientalistas, que van en la línea de la formación proponente de clarificar todos los códigos de aplicación, pero con algo más de precisión. Por ejemplo, los proponentes hablan de aclarar el distintivo ECO, nosotros creemos que se debería suprimir precisamente porque genera confusión; que se debería incorporar un nuevo distintivo, incluso aclarar el uso de los códigos visuales. Por ejemplo, el color verde que habitualmente se asocia a una mayor eficiencia energética, aunque no lo decimos expresamente en esta enmienda, creemos que habría que estudiar, darle la vuelta e invertir, digamos, los códigos alfabéticos en la medida en que son contradictorios, por ejemplo, con los que utiliza el IDAE para los electrodomésticos, que los más eficientes son verdes, como nosotros proponemos, pero también a, y a partir de ahí, una gradación a menos eficiente.

En todo caso, creemos que es necesario que se produzca esta revisión, tal y como propone Unidas Podemos, y, por tanto, vamos a votar a favor. Pero nos gustaría también que se incorporasen algunas de nuestras propuestas, porque creemos que contribuirían a mejorar esa clarificación.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muy bien. Muchas gracias
Por parte del Grupo Socialista, señor Senderos.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Muchas gracias, presidenta.

Hoy debatimos una proposición no de ley del Grupo Confederado Unidas Podemos relativa a revisar la actual clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminante. Señorías, de sobra es conocido que nos encontramos ante dos retos de gran magnitud: el cambio climático y la polución atmosférica. Desde el Grupo Parlamentario Socialista queremos poner en valor el trabajo realizado por el Gobierno para luchar contra el cambio climático y la polución atmosférica, con la elaboración de herramientas como son la Ley de Cambio Climático y Transición Energética; el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima y el Programa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 7

Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica, en los que se establece la creación de zonas de bajas emisiones con unos objetivos claros: mejorar la calidad del aire, promover la movilidad activa, desarrollar un transporte más sostenible, recuperar el espacio público para los peatones e impulsar la eficiencia energética en el transporte. Las etiquetas de la DGT juegan en ello un papel fundamental, tienen un objetivo claro y son un instrumento eficaz para que los ayuntamientos puedan restringir el tráfico por problemas de contaminación local. Señorías, los propios ayuntamientos ya tienen competencias para adoptar restricciones por contaminación local, y el principal objetivo debe ser consolidar las zonas de bajas emisiones, aprovechando que estos distintivos están muy arraigados en la población. Ese es el trabajo que está realizando la DGT. Por lo tanto, su revisión actual podría crear confusión al encontramos en plena transición hacia vehículos menos contaminantes. Esto no evita que una vez consolidada las zonas de bajas emisiones, que ese tiene que ser nuestro objetivo, se valore o estudie la modificación del etiquetado en un futuro en colaboración con los agentes implicados.

Señorías, como he explicado anteriormente, el principal objetivo es y debe ser consolidar las zonas de bajas emisiones. Por ello, desde el Grupo Parlamentario Socialista hemos presentado la siguiente enmienda: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a seguir trabajando para que la implementación de las zonas de bajas emisiones sea un éxito y asegurar la eficacia de las zonas de bajas emisiones que se han de crear antes del 2023 en ciudades de más de 50 000 habitantes.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Seguidamente pasamos al turno de fijación de posición. El Grupo Mixto y Euskal Herria Bildu sigue sin estar.

Por parte del Grupo Vasco, señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidenta. Buenas tardes.

A mí gustar gustar, lo que me gustaría es que las propuestas que se plantean por parte de los grupos parlamentarios que están en el Gobierno estuvieran alineadas con las iniciativas que se promueven desde el Gobierno, porque si no, generan cierta confusión. Dicho esto, en relación con lo que se propone desde Unidas Podemos, he de decir en principio que el análisis que se plantea, en primer lugar, ya fue realizado y parece que el Gobierno al que pertenecen no vio necesidad de hacer modificaciones a corto o a medio plazo ni tampoco de hacer ninguna actualización de las etiquetas medioambientales durante esta legislatura, así que ahora no, o tal vez sí. No obstante, en nuestro grupo parlamentario creemos que este tipo de modificaciones deberían ser consensuadas con el sector y con los distintos agentes implicados en el sector. El sector de automoción es un sector muy importante en Euskadi que genera mucho empleo, que genera riqueza y que genera ingresos vía tributos, que sirven para financiar también otro tipo de políticas públicas, pero está en plena depresión y no resulta muy oportuno, desde nuestro punto de vista, añadir más incertidumbre en este momento con la que está cayendo.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias.

Por parte de Ciudadanos no hay nadie.

El Grupo Republicano no va a intervenir.

Por el Grupo VOX, señor Utrilla.

El señor **UTRILLA CANO**: Gracias, presidenta.

Señorías, hoy tenemos un nuevo ejemplo de su religión climática, que ha provocado el cierre de nucleares en España, voladura de térmicas, renuncia a la soberanía energética e impuestos abusivos a la energía, que ha llevado a cabo este Gobierno y que está generando tanto sufrimiento en los españoles.

En VOX estamos comprometidos con la defensa de la naturaleza y del medio ambiente, pero con sentido común, señores, y con transiciones razonables, pensando en los españoles, que, por cierto, lo están pasando muy mal. Por eso VOX asume la voz y la defensa de los millones de compatriotas acosados por la pobreza energética y por los altos precios de la energía, que ponen en alto riesgo su supervivencia, tanto de sus empresas como de sus familias. En su iniciativa no hay una sola referencia al impacto económico que pueden suponer estas medidas, ni una mínima empatía con los sectores implicados, ni estimación de la afectación a sectores como talleres de automoción, taxistas, hostelería, autobuses turísticos. Les daré solo un dato: en Madrid desaparecieron en torno a mil negocios de hostelería por la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 8

reducción de la movilidad por la creación de las zonas de baja emisión. Cabe recordar, por otra parte, que únicamente el 1,9 % del parque español tiene etiqueta ECO o Cero, y el 67,7 % tiene etiqueta B o carece de distintivo. Un cambio abrupto pondría en peligro los esfuerzos que desde los sectores y la ciudadanía se están realizando. Además, el Plan de Impulso de la Cadena de Valor de la Industria de Automoción prevé en uno de sus puntos la creación de un grupo de trabajo para acometer la actualización del sistema de etiquetado, que se implementará —importante— a lo largo de los años, al ritmo de la evolución tecnológica y de la maduración del mercado del vehículo eléctrico. Por supuesto que hay que cuidar el medio ambiente, pero las transiciones hay que hacerlas pensando también en el individuo y en su maltrecha economía. Ustedes no solo están demonizando a los híbridos, sino ahora también a los vehículos de gas, cuando se podría haber legislado perfectamente durante su Gobierno el tema del biometano para transporte, donde España tiene, por cierto, un enorme potencial. Les daré un dato: en Francia hay 306 plantas de biometano, en España solo cuatro, que además tienen que exportar todo el biometano fuera de España. Las suyas son políticas basadas en el sectarismo y en la ignorancia. No se les ve en la calle a ustedes ahora, mientras que hace un año se manifestaban y pedían la dimisión de ministros y dirigentes por una situación que ahora, sin duda, es infinitamente peor.

VOX votará en contra de su iniciativa por considerar que la misma es contraria a los intereses de los españoles y que pone en riesgo la supervivencia del centro de nuestras ciudades y el normal desarrollo de las actividades comerciales y residenciales. Tomen nota de una receta: transiciones razonables teniendo en cuenta el coste económico y social y buscando nuestra soberanía energética.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Por parte del Grupo Popular, señora Moraleja.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Gracias, presidenta.

Ya ha quedado claro que esta PNL, que fue registrada el 21 de julio de 2021, ha quedado obsoleta, es inoportuna y dañina, porque demoniza el sector de automoción. Ha quedado obsoleta, porque el Plan de Impulso de la Cadena de Valor de la Industria de Automoción fue aprobado en junio de 2020 y días después se registra esta PNL. En ella se indicaba que la Dirección General de Tráfico establecería un grupo de trabajo interministerial, que debería valorar la necesidad de una actualización de las etiquetas medioambientales, consensuada con el sector y con el resto de agentes involucrados, y, en su caso, se elevaría una propuesta en los siguientes seis meses. Esta era la medida 1.5 del citado plan. Como consecuencia de ello —ya se ha dicho aquí— ese análisis ya fue realizado, el propio director general de Tráfico determinó que no era necesaria dicha revisión ni en el corto ni en el medio plazo, y en declaraciones públicas suyas confirmó que no se modificarán en esta legislatura y que cuando se lleve a cabo efectivamente será en consenso con el sector, cuestión que ustedes han omitido totalmente en su PNL.

También es dañina, porque la argumentación de la exposición de motivos, que pretende justificar la medida, evidencia lo que viene siendo la tónica general de este bipartito, ustedes con el PSOE: una impaciencia absoluta por adelantar los objetivos climáticos, con medidas radicales que hacen imposible una transición energética, que no ideológica, que potencie el tejido productivo y el empleo en la transformación hacia la descarbonización. No solo tienen dificultades para entenderse en cuanto a la guerra de Ucrania, sino que en este tema, como ya hemos visto la semana pasada en el Pleno del Congreso de los Diputados, también las tienen.

La despreocupación del impacto que esas medidas aceleradas pueden producir en la industria nacional en el caso de la automoción es una grave irresponsabilidad del multipartito, es decir, de ustedes, el Grupo Socialista, y de todos los grupos que apoyan al Gobierno, que están impulsando cambios normativos contraproducentes para el sector. Hay que recordar que el sector de automoción en España no acaba de recuperarse de una grave situación y ahora va a sufrir un acoso fiscal por ustedes junto con el Grupo Socialista, que, combinado con el retraso de las ayudas anunciadas, está poniendo en riesgo claramente las nuevas inversiones y, por tanto, complica su recuperación. Hemos de añadir que nuevas restricciones, nuevas prohibiciones llevarían a la ruina a muchas pymes y autónomos, que no podrían desarrollar su trabajo en su vehículo. Esta PNL es definitivamente dañina por la actual situación de dificultad que vive el sector. Se pretenden acelerar aún más las restricciones que vienen soportando las tecnologías de automoción, que dan empleo en nuestro país, por si usted no lo sabe, a más de 2 millones de personas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 9

Y, por último, es inoportuna. Usted comentaba que se ampliaban las zonas de bajas emisiones en nuestro país y había obligación de establecerlas en las ciudades de más de 50 000 habitantes. Pero nada se dice ni en el Pniec ni en la ley de cambio climático respecto a que deban revisarse los distintivos de las zonas de bajas emisiones. Resulta llamativo que una ley que es presentada como fruto del consenso, sobre todo del multipartito del que ustedes forman parte y que apoya al Gobierno, dé lugar pocos días después de su publicación a una iniciativa parlamentaria que desborda las medidas contenidas en la ley respecto a las zonas de bajas emisiones. Por eso, señor López de Uralde, vamos a votar en contra de esta proposición no de ley.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Finalmente, solo a efectos de aceptar o rechazar las enmiendas, señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Estamos trabajando en ello.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Estupendo.

— SOBRE CIRCULACIÓN POR LAS ACERAS DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003201).

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Pasamos a debatir la proposición no de ley sobre circulación por las aceras de los vehículos de movilidad personal, del Grupo Parlamentario Socialista. Interviene en defensa de esta proposición el señor López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO**: Muchas gracias.

Creo que todas las fuerzas políticas que estamos aquí podemos estar de acuerdo en algo, y es en que desde hace muchas décadas en nuestros pueblos, en nuestras calles, el coche es el rey. Hay muchos estudios al respecto, pero podemos afirmar sin riesgo a equivocarnos que más del 50 % del espacio urbano está dedicado a que los vehículos de cuatro ruedas puedan circular y aparcar. Tenemos que ser conscientes también de que eso significa un exceso de ocupación de ese espacio público urbano por los coches, que se hace, además, a costa de no tener o no disponer de espacios para otros usos y otros modos de transporte.

No voy a entrar en otros perjuicios más de carácter ambiental y de salud pública, sino que me voy a centrar en los del espacio público y en la seguridad, porque ¿a costa de quién se hace ese exceso de ocupación del espacio? Pues fundamentalmente se hace a costa de los peatones, a costa de quienes se desplazan por las aceras. Estos peatones tienen en general, digamos en un plano mayoritario, el menor de los espacios, las aceras son el lugar residual y marginal de las calles, y en este contexto, desde hace pocos años, aparecen los patinetes. Estos vehículos empezaron a ocupar aceras; para un patinete, sin duda, es mucho más cómodo y seguro compartir acera con un peatón que una calzada con un coche. Seguramente ninguna de las dos soluciones sea la más satisfactoria para el patinete, pero, desde luego, lo que no es beneficioso es poner en riesgo a los peatones. Los patinetes vienen para quedarse y bienvenidos sean; pueden ser un recurso muy útil para reducir la contaminación. Si conseguimos trasvasar viajes de coches a patinetes o también a pie, será positivo para todos, por eso hay que evitar que compitan por el mismo espacio los peatones y los patinetes, porque eso pone en riesgo a los peatones; que además recordemos que un alto porcentaje, ellos y ellas son personas vulnerables: personas menores, personas mayores, personas con discapacidad que, a lo mejor, en la mayoría de los casos no tienen la posibilidad de usar vehículos. Lo ideal sería que los patinetes, junto a otros vehículos de movilidad personal, tuvieran sus propios carriles, eso, sin duda alguna, mejoraría la movilidad y la seguridad. De hecho, la estrategia del Gobierno de nuestro país va en esa línea.

Ya se ha legislado sobre que los patinetes no puedan circular por las aceras. También se han puesto en marcha campañas, la DGT lo ha hecho y estamos agradecidos por ello, porque es necesario informar y concienciar. Pero hay que continuar en esa misma línea, no solo desde el Gobierno, sino desde todas las administraciones y respetando, por supuesto, las competencias de cada una. Además, hay que hacer campañas de control para que esa norma se cumpla. Se trata, insisto, de dar más y mayor seguridad a los peatones. Hay que sacar al patinete de las aceras, está legislado ya y ahora hay que hacerlo cumplir, hay que cambiar un hábito que se había instalado, pero no para castigarles, no, sino para no castigar ni perjudicar al ya discriminado peatón. Pero, como siempre, hay que elegir. Cuando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 10

se produce un conflicto hay que elegir, y el conflicto no puede ser entre el peatón y el patinete; los dos son más recomendables que los coches. Hay que trasvasar viajes de coches a estos otros dos medios para hacer espacios más habitables, saludables y también con más seguridad. Si venimos de una era donde reinaba el coche en el espacio público, ahora se trata de, donde tenía casi todo, compartirlo, pero, insisto, no debe ser a costa del peatón y de la acera. Hay que tomar medidas sobre la circulación de estos patinetes, ya se están tomando, pero hay que dar un paso más, hay que insistir, hay que vigilar y hay que controlar, insisto, por seguridad, y hay que informar y hay que concienciar, y lo que solicitamos precisamente es esto: que se cumpla esta norma, que se vigile, que se controle, que se informe y que se conciencie. De eso trata esta PNL.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muy bien.

Es el turno de defensa de las enmiendas presentadas, en este caso hay dos.

Por el Grupo Republicano, señora Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias presidenta.

Con la presentación de esta PNL ya voy a defender también la PNL 3556, las dos son del mismo grupo. Constatamos el problema de educación viaria que venimos denunciando en todas las comisiones, y especialmente pedimos y reiteramos muchísimas veces en la tramitación de la ley de seguridad vial. Para nuestro grupo es imprescindible esta formación, porque ahora mismo cualquier persona, esté formada o no, puede utilizar un vehículo de movilidad personal y ser un potencial provocador de siniestros viales por desconocimiento de las normativas. Vamos a apoyar esta PNL y ya les adelanto que la 3556 también la vamos a apoyar, siempre y cuando se acepten nuestras enmiendas competenciales. Debemos pensar también en las comunidades que tenemos transferidas las competencias en materia de tráfico.

Antes de terminar, permítanme hacerles una propuesta o una sugerencia: ustedes, que están en el Gobierno, y los demás partidos —que les apoyaríamos— deberíamos entre todos tomarnos más en serio estos vacíos de educación y utilizar todas las herramientas necesarias para impartir una asignatura de educación vial como una asignatura curricular, dentro de los diferentes ciclos de educación obligatoria, porque es tremendamente imprescindible para salvar vidas. Ya saben que siempre pido lo mismo.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muy bien.

La segunda enmienda es del Grupo Plural. Señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: *Boa tarde* otra vez.

Me gustaría señalar que me sorprende que haya diputados del Grupo Socialista que en vez de venir a defender los intereses de los ciudadanos que los eligen vengan aquí a defender o a justificar la actuación del ministerio, en este caso del Ministerio de Transportes. Parece que todo está bien, y lo digo en referencia a la intervención en relación con la proposición no de ley del BNG sobre el tramo Arzúa-Melide. Parece que todo está bien, que no hay problemas, que no hay muertos suficientes como para que se justifique una actuación; me parece terrible esa intervención. Que de una autovía que llevaba más de treinta años en construcción se diga que todo marcha y que se está trabajando, ¡más de treinta años! Responsabilidad compartida en ese caso del Partido Popular y del Partido Socialista. Nosotros creemos que la función que debe tener un diputado, por lo menos es la que asumo como propia, es...

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Señor Rego, debe ceñirse a la cuestión, por favor.

El señor **REGO CANDAMIL**: ... defender los intereses de los ciudadanos y ciudadanas de Galicia y no justificar ninguna institución. Aclaro también que el BNG tiene presentada una proposición no de ley sobre la autovía y enmiendas a los presupuestos en la Comisión de Transportes.

En relación con esta enmienda, aun compartiendo la preocupación y la visión que se acaba de expresar, nosotros creemos que no debe ser función de esta Comisión pedir al Gobierno que sancione, que multe. En fin, hay una norma que debe ser cumplida, entendemos, en eso coincidimos todos, pero, insisto, no creo que la función de esta Comisión sea pedir al Gobierno que multe o que el Gobierno traslade a los ayuntamientos que tienen que multar a las personas que incumplen. Los ayuntamientos sabrán que tienen que cumplir con la ley. Lo que creemos es que lo que debe hacer esta Comisión es pedir al Gobierno que desarrolle campañas de concienciación, de sensibilización sobre las normas de uso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 11

de espacios peatonales, que no deben ser invadidos por ningún tipo de vehículo, salvo que la norma lo permita en espacios mixtos, por ejemplo, con bicicletas. Y, por lo tanto, nuestra enmienda va en ese sentido: actuar por la vía de la campaña de concienciación y de sensibilización, que creemos que es lo que se puede y se debe hacer en este caso.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Seguidamente, es el turno para fijar posición.

El Grupo Mixto no está.

El Grupo Bildu no está.

Por el Grupo Vasco, señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidenta.

Compartimos la reflexión y la necesidad de reforzar la educación vial. Consideramos que la educación vial debe ser objetivo primordial de toda política de seguridad vial a través de la divulgación y de la concienciación de la ciudadanía. En general, esta perspectiva puede verse reforzada con la realización de campañas de control y de vigilancia específicas sobre la circulación por las aceras, como se propone. La realización de una campaña de vigilancia y control del cumplimiento de la normativa relativa a la circulación por las aceras puede coadyuvar a la interiorización tanto de la normativa como de la coexistencia de los distintos usuarios y usuarias de las vías urbanas, como se ha comentado, respetando siempre, eso sí —es algo que quisiera subrayar y que creo que queda mejorado con la incorporación de la enmienda presentada por Esquerra Republicana—, las competencias que tengan y que tenemos asumidas algunas comunidades autónomas, como es el caso de Euskadi, en materia de tráfico.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Por Ciudadanos no hay nadie.

Por parte del Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, señora García Puig.

La señora **GARCÍA PUIG**: Muchas gracias, presidenta. Muy brevemente.

Esta nos parece una iniciativa muy necesaria para proteger a las personas más vulnerables. Como ya se señala en la PNL, la pandemia ha cambiado los hábitos, ya en 2020 el uso del transporte público disminuyó en un 50 % debido al miedo al contagio, y, en consecuencia, la demanda de patinetes eléctricos aumentó un 142 %. Todo esto resultó en un aumento de los accidentes. Por todo ello, esta medida nos parece más que adecuada y, en consecuencia, la votaremos a favor.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Por parte del Grupo VOX, señor Alcaraz.

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

Tengo que decir que de verdad me sorprende la defensa de esta PNL por parte del Grupo Socialista. Me sorprende, porque no sé si pensar que quiere imitar a su presidente, el presidente del plagio, y ahora van a traer aquí las PNL del plagio. Digo esto porque hace ya casi dos años, una PNL que traíamos desde el Grupo VOX precisamente para los vehículos de movilidad personal fue rechazada constantemente, y no una vez, hemos traído varias iniciativas y constantemente han sido rechazadas por el Grupo Socialista, el partido del Gobierno. Y hoy vienen a pedir el apoyo del resto de grupos, cuando ellos son Gobierno, para una PNL cuando han rechazado constantemente la que ha propuesto VOX. Por lo tanto, realmente la intencionalidad de esta PNL no es, como ha dicho en este caso el portavoz del Grupo Socialista que ha intervenido, velar por la seguridad de los peatones, es velar por la seguridad de su partido, porque si realmente hubiese tenido intencionalidad de proteger a los peatones, hace dos años se hubieran aprobado iniciativas como esta, y no se hizo. Y durante estos dos años han sido muchísimas las personas que han sido atropelladas en la acera. De hecho, puedo dejar constancia de una persona muy cercana a mí que fue atropellada por un patinete, el patinete no tenía seguro, iba por la acera en dirección prohibida, etcétera. Todo esto se podía haber evitado y muchas personas se podían haber salvado de tener un accidente muy grave en algunos casos o incluso de la muerte si realmente en esta Comisión las propuestas se aprobaran cuando se tienen que aprobar,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 12

en su momento, las proponga quien la proponga, porque realmente estamos aquí para velar por la seguridad vial, pero veo que no, que ustedes quieren otra cosa.

Tengo que decir también que he echado en falta en esta PNL la definición de dónde va a salir ese dinero para esa campaña, ¿vamos a estrujar otra vez los bolsillos de los ciudadanos, que no llegan a final de mes, para sacar una campaña de concienciación? ¿Hay algún presupuesto? ¿Lo van a pagar las comunidades? ¿Lo va a pagar el ayuntamiento? ¿Lo va a pagar la DGT? ¿Quién lo va a pagar? Bueno, siempre lo pagamos nosotros, los ciudadanos, pero hace falta concretar muchísimo más. La propuesta del Grupo Socialista también podría incluir la concienciación específicamente en una campaña de sensibilización en los hogares y entre los chavales, que son los que más utilizan este tipo de vehículo por las aceras, porque la concienciación tanto en la escuela como en el instituto vendría bien para ello. Por lo tanto, aquí está nuestra posición, que ha sido la que hemos tenido durante estos años, siempre estamos para velar por la seguridad de los peatones y no para hacer PNL de plagio.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.
Por parte del Grupo Popular, señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Sí, presidenta. Buenas tardes, señorías.

Es cierto que las ciudades se movilizan hoy en día a través de los vehículos de movilidad personal, los patinetes, y hay mucho incumplidor que efectivamente invade las aceras. Esta conducta de invasión de las aceras altera la coexistencia pacífica con los ciudadanos y genera un sentimiento de inseguridad, perturbación de la convivencia ciudadana y conflictividad que hace que la movilidad sostenible se aleje. Esto es preocupante. No son palabras mías, son palabras del fiscal encargado de Seguridad Vial, el señor Bartolomé Vargas.

Evidentemente, esto está sancionado como infracción grave, 200 euros en la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la cual se modificó el real decreto legislativo que regulaba el texto refundido de la ley sobre tráfico y circulación de vehículos. Entonces, ¿qué pasa? Que a pesar de la tipificación existente y de esos 200 euros de sanción, parece que el Grupo Socialista entiende que no es suficiente. Pero el Grupo Popular no va a ser cómplice de una de sus típicas maniobras de instar al Gobierno del que ustedes son el partido principal, ¿por qué? Porque existe una ley. Señores, ustedes, que son el Gobierno de España, hagan cumplir la ley. No les es suficiente ese imperio de la ley que tenemos que leer que deben de realizarse campañas de comunicación y divulgación para hacerla cumplir. El imperio de la ley, señorías, es lo primero. *Dura lex, sed lex*, la ley es dura pero es la ley. Además, hay un tema y es que esta PNL es reiterativa y, a nuestro juicio, es innecesaria. ¿Por qué? Porque ustedes ya han hecho esas campañas de promoción de la no invasión de las aceras y lo mismo que han instado a las policías locales a ejercitar sus funciones —cosa que coincido con el señor Rego—, no hay que decir a los agentes lo que tienen que hacer, porque cada uno tiene la responsabilidad para hacerlo. Ustedes ya empezaron la primera campaña sobre la no invasión de las aceras, además fue muy amistosa y muy amable, que se llamó: *No pasa*, que empezó el día 25 de octubre del año pasado y duró hasta el día 7 de noviembre, y la fecha de su PNL casualmente fue el 17 de septiembre. Ustedes ya presentan esta PNL sabiendo que iban a hacer esa campaña, por lo cual es reiterativo. Me reitero en las campañas, pero no pidan que nosotros les apoyamos en esta nueva mascarada, porque ustedes ya lo tienen decidido y no contaron con nadie en aquel momento. En definitiva, de la fecha y de esa campaña es necesario rendir cuentas: ¿Qué fines se han conseguido con la misma? ¿Cuántos accidentes se han evitado? ¿Qué coste ha tenido? Eso lo tenemos que saber en este Parlamento, creo yo que es lo mínimo.

Por último, también les quiero decir que simultáneamente con esta comunicación, como decía antes, se desarrolló una campaña de vigilancia específica a través de las policías locales. Señorías, no nos hagan partícipes de un tema que ya han hecho, porque ustedes tienen la obligación de cumplir la ley. El imperio de la ley es lo que debe regir y luego todo lo demás es accesorio. Pero no vengán ahora con una proposición no de ley que consideramos absolutamente fuera de lugar. ¿Por qué? Porque ya han hecho ustedes lo que les ha dado la gana en su momento, cosa que no me parece mal, porque no hay que alterar la convivencia con estos vehículos de movilidad personal, ya que hay muchas infracciones al respecto.

En definitiva, por su actitud de este trilerismo político también en este tema de seguridad vial nos induciría a votar que no a esta PNL, pero nuestra responsabilidad política, porque siempre estamos al lado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 13

de la ley y de los encargados de aplicarla, en este caso de los agentes de policías locales y de la Guardia Civil, que son los que lo hacen, por eso nos vamos a abstener.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Finalmente, y solo a los efectos de aceptar o rechazar la enmienda presentada a la proposición no de ley, por parte del Grupo Socialista, el señor López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO**: Muchas gracias.

Disculpe, hay dos enmiendas: una de Esquerra y otra del Grupo Plural.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Sí, tenemos dos enmiendas: una del Grupo Republicano y otra del Grupo Plural.

El señor **LÓPEZ CANO**: Pues vamos a aceptar la de Esquerra y sobre la otra vamos a hacer una transaccional que ahora se la iremos pasando.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muy bien, muchísimas gracias.

— SOBRE APOYO AL SECTOR DE LA MOTOCICLETA Y OTROS VEHÍCULOS LIGEROS PERSONALES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003515).

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Pasamos a la cuarta proposición no de ley, sobre apoyo al sector de la motocicleta y otros vehículos ligeros personales, del Grupo Parlamentario Popular. Interviene, en defensa de esta proposición, el señor Gago Bugarín.

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

Muy buenas tardes, señorías. Como saben, hemos desarrollado un conjunto de negociaciones para tratar de sacar adelante una proposición no de ley que en definitiva sea genérica, decidida, pero genérica, que permita marcar desde esta Comisión un impulso definitivo y claro a un sector crucial para la industria de la automoción en nuestro país como es la industria del sector de las motos y de los vehículos ligeros, y con esa actitud y con esa diligencia, yo también pediría hoy aquí que tengamos una visión más genérica que la de bajar al detalle para evitar unas diferencias claras que nos impidan llegar a ese acuerdo. Nosotros tenemos claro que el sector de los vehículos ligeros, hablamos de las motocicletas, de los ciclomotores, de las bicicletas eléctricas y, en menor medida también, de los triciclos y cuadríciclos, cuenta con una larga tradición en España y soporta, como saben, a más de 22 000 empleos directos, contando con los fabricantes de vehículos y componentes, los importadores, los mayoristas de componentes, los accesorios, los concesionarios, los talleres, etcétera. En plena crisis del COVID, en pleno año 2021, se matricularon más de 190 000 motos, motocicletas, unidades y vehículos ligeros en nuestro país, únicamente hubo una caída de 10 000 unidades con respecto al año 2019. Si lo llevamos a la industria del automóvil, de los turismos, la caída ha sido de un 32 %. Por tanto, somos conscientes del cambio modal que se está produciendo en materia de movilidad urbana e interurbana, traduciéndose en una transformación de la utilización del vehículo ecoturismo hacia las motos y vehículos ligeros. Nosotros tenemos la fortuna de poder decir hoy aquí que España es, en materia de electromovilidad, el primer país fabricante de motos eléctricas de Europa. Eso significa que España tiene capacidad para innovar y ser pionera en las nuevas modalidades de electromovilidad. Si bien es cierto que nosotros, este grupo parlamentario — y lo dejaremos para otro día—, entendemos que tenemos un problema serio con la remodelación del parque automovilístico que se ha tratado en esta Comisión, pero que tenemos visiones diferentes sobre cómo debemos abordar a corto plazo esa transición y esa renovación de un parque automovilístico que, a todas luces, requiere de otro tipo de iniciativas para solventar la cantidad de emisiones de CO₂ que se producen en el parque de carreteras españolas y que permitiría también garantizar una mejor seguridad vial a corto plazo. Por tanto, esta es una cuestión de la cual hablaremos otro día, como decía, para llegar hoy a un consenso mayoritario. Si bien es cierto también que el sector de las motos, no porque haya caído mucho menos que el de turismos, no implica que esté teniendo enormes dificultades a la hora de acceder a suministros de todo tipo, especialmente minerales, para la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 14

fabricación, para la importación y para la comercialización de piezas que son fundamentales en la línea de producción de las motos en nuestro país. Por tanto, ya sé que nos van a decir aquí, especialmente el Gobierno, que están trabajando duramente, que han sacado un PERTE, y, en definitiva, que tienen como objetivo ayudar al sector, pero nosotros nos hacemos eco, no de una petición de un grupo parlamentario en particular, sino de todo un sector que emplea a decenas de miles de trabajadores en nuestro país y que nos reclama literalmente una mayor implicación y una integración en las normativas actuales, pendientes de aprobación en las próximas semanas y meses, de un epígrafe exclusivo de apoyo a la industria de las motos en nuestro país. Por ejemplo, en el anteproyecto de ley de movilidad sostenible no aparece ninguna mención a las motos, solo hay una pequeña referencia al *motosharing* y a las motos de alquiler como servicios de movilidad, pero no hay un epígrafe exclusivo para hablar de una industria tan importante como es la de las motocicletas. No diferenciar a la motocicleta del turismo supone un problema, efectivamente, para un sector que, como decíamos, está en crecimiento y en el que además España tiene capacidad para ser pionero. Por tanto, en el acuerdo de este *petitum*, que esperamos que sea consensuado, lo que solicitamos es que se haga un impulso directo a la industria de los vehículos ligeros, a través de la inversión de I+D+i, de proyectos relacionados con la electrificación, de desarrollo de baterías, de sistemas avanzados de seguridad o de adaptación a las cada vez más exigentes etapas de emisiones, para, en definitiva, cumplir con los compromisos de fabricar vehículos más seguros limpios e inteligentes. Hay que continuar incentivando las medidas destinadas a toda la cadena de valor de los procesos productivos, de los nuevos productos y de los servicios que estimulen, en definitiva, esa transición hacia los vehículos seguros y eléctricos; hay que continuar desarrollando el ámbito logístico, potenciar la formación, el conocimiento y la atracción del talento —cuestión que nos preocupa— y que es genérico; trasladar también a los centros de desarrollo y diseño de pruebas y de homologación, favoreciendo, en definitiva, que la toma de decisiones esté en España y no fuera de España, que, como saben, es un enorme problema que tenemos en la automoción; integrar el uso de vehículos ligeros personales —y voy terminando, presidenta— en las normativas pendientes de aprobación, que es lo que yo les trasladaba hace unos segundos, y proseguir con el desarrollo del concepto de la formación vial más amplio, pasando por ampliar los conocimientos sobre vulnerables y sobre conducción eficiente en la obtención de todos los permisos de conducir y terminando por el fomento de la formación avanzada de calidad, continuando a lo largo de la vida del motorista, además de reforzar la formación vial desde el currículo escolar.

Por último, nosotros vemos necesario seguir apostando por una mejora constante de la formación profesional, sobre todo en materia de seguridad vial, desde la formación en el currículo escolar a la formación del permiso con los cursos de conducción segura, regulados en la reciente aprobada ley de modificación de la ley de tráfico. Por tanto, señorías, les proponemos hoy una PNL, una proposición no de ley, de impulso claro y definido, por parte de todas las fuerzas políticas, a un sector crucial en nuestro país que está en crecimiento y que, en definitiva, creemos que tiene la capacidad para liberar esa transición y esa descarbonización del transporte, en este caso, de vehículos ligeros, teniendo los centros de producción y los centros de decisión en nuestro país.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): He sido muy generosa, la próxima vez no lo seré.

En turno de defensa de las enmiendas, que creo que hay una del Grupo Socialista, señor Sancho Guardia.

El señor **SANCHO GUARDIA**: Gracias, presidenta.

Señorías, el Grupo Popular nos presenta una proposición no de ley de apoyo a la motocicleta y a otros vehículos ligeros personales, que yo inicialmente hubiera denominado PNL vademécum, porque parece el remedio de todos los males del sector. Cuatro páginas de todo tipo de propuestas, siete apartados y tres subapartados de esta última, que hablan y mezclan medidas de todo tipo, que ya de por sí, por número e interacciones entre ellas, hacen difícil desarrollarlas, obviando además que muchas de las medidas iniciadas y/o llevadas a cabo por el Gobierno sobrepasan con creces a las planteadas en esta PNL y que me resulta imposible recordarles mínimamente en mi tiempo de intervención. Por eso, hemos presentado una enmienda tratando de poner un poco de orden para precisar y compendiar lo que entendemos son las intenciones del grupo parlamentario proponente para poder, con ánimo constructivo, apoyar esta iniciativa y, como decía el señor Gago, con ánimo de la unanimidad y para apoyar al sector.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 15

Respecto de los apartados 1 y 2, en junio de 2021 se aprobó, como decía el señor Gago, el PERTE que contempla medidas destinadas a toda la cadena del valor del vehículo eléctrico, incluida la industria auxiliar para todos los proyectos indicados en esta PNL. Pero no solo el PERTE, también quiero recordarles a sus señorías que el sector ya cuenta, desde la Secretaría General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, con todos los instrumentos de apoyo a todo el sector industrial para las actividades de I+D+i en líneas como: planes de innovación y sostenibilidad a toda la industria manufacturera; apoyo a todos los proyectos de I+D+i en lo que es la Industria Conectada 4.0, el programa Activa Financiación, o préstamos de apoyo a la inversión industrial productiva. Asimismo, el sector también tiene el resto de instrumentos a su disposición por parte del Ministerio de Ciencia y de su organismo, el CDTI, que todos ustedes conocen, y más específicamente las empresas industriales y de servicios del sector pueden acceder a las convocatorias Moves singulares, en apoyo a todas las inversiones de I+D+i para soluciones en electrificación, tanto de productos como de servicios avanzados y movilidad, que creo que es importante recordarlo. Evidentemente, convendrán conmigo en que, hasta este momento, todos los instrumentos, como nunca, han favorecido la relocalización y el mantenimiento del tejido industrial en nuestro país.

Respecto del resto de los puntos, podría continuar con el mismo detalle y precisión que estaba haciendo respecto de los puntos 1 y 2. Evidentemente, como he dicho inicialmente, necesitaría el triple de tiempo para poder desglosarlos. Hay una apuesta por la protección de todos los vulnerables en todas y cada una de las medidas que están desarrollando y regulando en este momento, tanto el Ministerio de Transportes como la Dirección General de Tráfico, y también en todos aquellos aspectos relacionados con la formación, desde la propia Dirección General de Tráfico o, ya que es uno de los temas que abordamos de forma muy detenidamente, desde la propia Lomloe, en la que en los currículos, lo recordaba la señora Granollers, se contemplan la seguridad vial y recuerdo que son las comunidades autónomas las que deberían desarrollarlo para el próximo curso 2022-2023.

Por falta de tiempo, señor Gago, nuestra intención es poder llegar a un acuerdo y precisar algunas de las cuestiones que se han pasado en la transaccional, y muchas gracias por su colaboración y ganas de entendimiento en este apoyo al sector de la motocicleta.

Gracias, presidenta. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.
Para fijar posición, por el Grupo Vasco, la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidenta.

Veremos cuál es finalmente la enmienda transaccional, pensaba que era la que teníamos, pero comentan que hay alguna modificación, aunque en principio nos parece adecuado y estamos a favor de apoyar al sector de las motocicletas y otros vehículos ligeros personales. Nos parece importante lanzar señales también, desde el ámbito político, de que la voluntad de los distintos grupos parlamentarios en las situaciones críticas de depresión, recesión o complicación del sector, es que estamos para poder apoyarles. Veremos qué es lo que se acuerda finalmente en la transaccional, pero en principio nuestra voluntad sería poder apoyar la iniciativa.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

¿Por el Grupo Plural, señor Rego? No va a intervenir. ¿Por el Grupo Republicano? Tampoco. ¿Por el Grupo Confederado de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común? **(Pausa)**.

La señora **GARCÍA PUIG**: Gracias, presidenta.

Esta PNL, en principio, nos parecía problemática por varias razones. Algunos de sus puntos, como el 1 o el 2, o, por ejemplo, la parte del CES, que corresponde a la formación, ya están en marcha en diferentes iniciativas, por lo que nos parecían redundantes y carentes de sentido. Por otro lado, la PNL tampoco tiene en cuenta ni la conducción eficiente ni la necesidad de incentivar el uso del vehículo eléctrico y, en otras partes, las medidas se quedan con poca concreción y no nos permiten identificar exactamente de qué están hablando y cuál es la propuesta concreta, como por ejemplo, en el punto 7.3 referido al desarrollo de una adecuada política fiscal. Estamos estudiando la transaccional, porque en principio sí que hay partes que nos parecen adecuadas, y nos gustaría poder apoyarla. Estamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 16

esperando la transaccional que están trabajando el grupo proponente con el Grupo Socialista con la voluntad de encontrar un acuerdo y sumarnos a él.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias.

Por parte del Grupo VOX, señor Alcaraz Martos.

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

Efectivamente, esta PNL tiene siete puntos y estando de acuerdo casi en la totalidad de todos ellos, sí es cierto que esta Comisión depende del Ministerio del Interior, los primeros cinco puntos prácticamente encajarían más en el Ministerio de Industria y en el de Transportes. Por tanto, aquí el que se apruebe o no esta PNL tiene poco recorrido de cara a que esos puntos van a quedar en vía muerta.

Vamos a votar a favor, porque, como bien explica la exposición de motivos, los vehículos, como las motocicletas y los vehículos de movilidad personal, han ido en aumento en estos últimos años y parece ser que por ahí va a ir el camino del uso de los vehículos en las ciudades. Sí hay que denunciar, y aquí quizá he echado en falta que se haga un poco más de énfasis, que si bien hay que tener una moto eléctrica o un vehículo eléctrico para adaptarse a los tiempos, también hay que adaptar las infraestructuras para ello. Evitar, en este caso, la inseguridad que se produce en los vehículos, como son las motocicletas, con esos guardarrailles que actúan como cuchillas y que constantemente están denunciando las asociaciones de moteros y que no se modifican al nivel que se requeriría para salvar vidas y a muchas personas que tienen los miembros amputados por ello, por no comentar también la denuncia constante que se está haciendo cada vez más de las pintadas que se hacen en el asfalto que suponen un problema para este tipo de vehículos a la hora de frenar en las ciudades cuando está lloviendo.

Por tanto, vamos a apoyar esta PNL, pero ya le digo que le falta concreción realmente en lo que es la seguridad vial y creemos que las medidas se podrían haber extendido mucho más para que estos vehículos puedan ir con seguridad y no echar siempre la responsabilidad sobre el usuario. Creo que la Administración también la tiene y en eso hay que cambiar muchísimas cosas para que estos vehículos vayan realizando su funcionalidad por las ciudades y por las carreteras con total seguridad.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Finalmente, y solo a los efectos de aceptar o rechazar la enmienda presentada por el Grupo Socialista, señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Para aclarar, a fin de los últimos matices que yo creo que serán absolutamente menores, estamos de acuerdo con la transaccional que hemos trasladado a los grupos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias. **(La señora vicepresidenta, Granollers Cunillera, ocupa la Presidencia)**.

— SOBRE EL FOMENTO DE LA PREVENCIÓN Y PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA INFANCIA ALREDEDOR DE LOS CENTROS EDUCATIVOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003556).

La señora **VICEPRESIDENTA** (Granollers Cunillera): Seguimos con el punto 5, sobre el fomento de la prevención y protección de la seguridad vial de la infancia alrededor de los centros educativos, del Grupo Parlamentario Socialista. Interviene, en la defensa de la proposición no de ley, por el Grupo Socialista, la señora García López.

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

Buenas tardes, señorías. Hasta hace pocas décadas en España la mayoría de niñas, niños y adolescentes, tanto en los pueblos como en las grandes ciudades, tenían la posibilidad de desplazarse caminando a su centro educativo y de usar las calles para el juego sin acompañamiento de personas adultas. En la actualidad esta autonomía de movimiento se ha visto drásticamente limitada por un modelo urbano en el que se prioriza, entre otras cosas, la movilidad en vehículo privado, lo que ha generado toda una serie de efectos sobre la vida, las oportunidades de desarrollo y la salud de niños y niñas en especial a la hora de ir a sus centros escolares. La ley educativa LOMLOE articula la necesidad de desarrollar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 17

hábitos cotidianos de movilidad activa autónoma saludable, fomentando la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico. Sin embargo, y atendiendo a esa referencia del artículo 17 con respecto al fomento de la educación vial, observamos que desde este punto de vista los entornos escolares, sobre todo los urbanos, no tanto los rurales, evidentemente, no suelen ofrecer buenos ejemplos del cumplimiento de las normas de tráfico ni muchas veces actitudes de respeto que incidan en la prevención de los siniestros de tráfico. Por el contrario, la saturación de las vías, las prisas y una cierta permisividad de las autoridades locales hacen que en las horas de entrada y salida sean frecuentes las dobles filas, el aparcamiento en aceras y en los pasos peatonales, junto con otros comportamientos que generan un riesgo real a quienes van caminando o en bicicleta a su centro educativo. Son muchos los centros escolares, municipios y comunidades educativas que han apostado por crear entornos seguros y saludables en las zonas escolares, pero muchos más los que todavía no han tomado medidas en beneficio de la infancia y del entorno y de una movilidad más segura y sostenible para todas las personas y, en especial, para los más vulnerables. Como decía, la reciente ley educativa da un paso adelante en la necesaria cooperación de todas las administraciones en este proyecto, estableciendo en su artículo 110 que las administraciones educativas garantizarán los caminos escolares seguros y promoverán desplazamientos sostenibles en los diferentes ámbitos territoriales como fuente de experiencia y aprendizaje vital. Estamos en un momento en el que desde todas las administraciones debemos impulsar los caminos escolares seguros y sostenibles, y no solo desde el punto de vista de la seguridad vial, sino también para mejorar la calidad del aire que respiramos, para minimizar la exposición infantil a los altos niveles de ruidos y para seguir trabajando en la concienciación que la contaminación y la contaminación acústica tienen en nuestros estudiantes y cómo les afecta en su proceso educativo.

Por todo ello, este grupo parlamentario presenta esta iniciativa para que el Gobierno, en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias y con la participación de entidades y asociaciones locales relacionadas con la educación y el medio ambiente, tome medidas en las instalaciones y alrededores de los propios centros escolares que permitan priorizar la proximidad al centro escolar como criterio básico del área escolar, que limiten el aparcamiento y el tráfico en las calles del entorno y muy especialmente en las inmediaciones de las entradas a los centros, para vigilar y hacer cumplir estrictamente la normativa vial a la entrada y salida de estudiantes para que el entorno escolar sea un espacio seguro y de convivencia y priorizar la movilidad peatonal, ciclista y de otros elementos de movilidad personal en el diario del entorno escolar creando corredores de accesos libres de coches, fomentando la presencia de vegetación y agua y promoviendo zonas estanciales de encuentro y de juego en el espacio público. No solo deben ser seguros los centros educativos, sino también sus entornos, que generen autonomía, protección y una eficaz prevención ante los siniestros viales. Todas las personas nos formamos y recibimos educación formal y no formal las veinticuatro horas del día, hagámosla consciente también en la seguridad vial en torno a los centros educativos. Esperamos poder contar con el apoyo de todos los grupos políticos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Granollers Cunillera): Gracias.

En turno de defensa de las enmiendas presentadas, se han presentado dos enmiendas, por el Grupo Republicano doy por defendidas las enmiendas ya defendidas en la otra intervención, y por el Grupo Popular en el Congreso, la señora Moro Almaraz.

La señora **MORO ALMARAZ**: Buenas tardes. Muchas gracias, presidenta.

No podemos estar más de acuerdo con el tema planteado en el título de la proposición no de ley. Quienes conocemos la realidad de las ciudades, su movilidad y la situación de los centros educativos sabemos de la preocupación por la seguridad en los accesos, en los momentos de entrada y salida en los horarios escolares. Ahora bien, dicho esto, cuando leí la exposición de motivos, que en parte ha desarrollado en su intervención la ponente del Grupo Socialista, créanme que no daba mucho crédito, porque quién me diría que iba a encontrarme con una iniciativa del PSOE recordando con nostalgia tiempos pasados. Yo no los añoro y he vivido siempre, desde que nací, en una ciudad y en esas décadas anteriores caminaba con frío, por calles no siempre asfaltadas y con barro en el invierno para llegar a mi colegio. Eran décadas como las de esta fotografía **(muestra una fotografía)**, de algunos de los colegios urbanos. No los añoramos. Seguro que mi madre, si pudiera decirlo, y aunque añoraba, en los últimos momentos de su vida, los tiempos felices que había pasado, tampoco añoraría aquel momento en el que tuvo que ir a lavar la ropa al río **(muestra otra fotografía)**; seguro que no lo añoraría. Quiero decir con esto que, señorías, vamos a conservar el equilibrio en los planteamientos, porque, si no los conservamos,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 18

estos nos llevarán a iluminarnos con velas, a calentarnos con leña, a lavar en el río y a caminar kilómetros para ir a la escuela. Esta iniciativa plantea cuestiones con las que estamos de acuerdo. Por eso, nuestra enmienda ha sustituido los dos primeros puntos y ha incorporado otros, dentro de lo que señalan el desarrollo de su intervención y la exposición de motivos, que nosotros creemos que debemos impulsar desde aquí a todas las autoridades. Pero no podemos utilizar esta iniciativa para incorporar algo tan peligroso como limitar y condicionar los criterios de acceso a los centros educativos; eliminar la libertad de acceso; condicionarlo al espacio y que los alumnos no se muevan para que sea medioambientalmente más sostenible; no podemos obviar lo que están haciendo los ayuntamientos con esfuerzo; tenemos que conocer que lo ideal está reñido con lo real y lo real es que tenemos una planificación de centros que no puede cambiarse de la noche a la mañana y que no conviene ser limitativos ni prohibitivos, sino incentivar e impulsar eso que planteamos en nuestra enmienda. Creemos que esto está más de acuerdo con lo que debe hacer una Comisión de Seguridad Vial en el ámbito de un tema que efectivamente nos preocupa, que es la seguridad de los niños. Fíjense si ahora lo que hacemos es dejar a cada uno de los estudiantes, a cada uno de los niños, en sus zonas, lo que haremos son guetos, y esto no lo podemos aprobar desde el Partido Popular. Incentivar el transporte escolar, incentivar todas las medidas para hacer amables las zonas urbanas cerca de los colegios y los parques, como están haciendo muchos de los ayuntamientos, ahí nos tienen con ustedes, pero más allá no.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Granollers Cunillera): Señoría, vaya terminando.

La señora **MORO ALMARAZ**: Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Granollers Cunillera): Muchas gracias

Seguidamente hace uso de la palabra, para fijar posición, por el Grupo Euskal Herría Bildu, el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: No voy a intervenir.
Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Granollers Cunillera): Gracias.
Por el Grupo Vasco EAJ-PNV, señora Gorospe Elezcano.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias.

Muchas de las propuestas que se están planteando ya se están haciendo en el caso de Euskadi desde los propios ayuntamientos, las recogen en sus actuaciones, algunas de las que están aquí y algunas que van más allá incluso en términos de movilidad segura y sostenible, a través de sus planes de movilidad. Nos parece muy importante una incorporación, que se hará a través de la enmienda transaccional, de reconocer el ámbito competencial y de reconocer que en algunos ámbitos los municipios no trabajan a través de la FEMP, sino a través de otras asociaciones municipales, como Eudel, en nuestro caso. Por tanto, quiero reiterar el apoyo a este tipo de iniciativas por la vía de la educación vial.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Granollers Cunillera): Muchas gracias.
Por el Grupo Plural, señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: Sí, nos parece positiva la preocupación por la seguridad, por la movilidad amable y por la seguridad particularmente en el entorno de los centros educativos. Simplemente queremos señalar que una de las medidas propuestas creemos que puede tener sentido en los ámbitos urbanos, pero obvia o desconoce que hay muchas realidades diferentes y que en ámbitos no urbanos los centros educativos normalmente están ubicados en espacios amplios que no requieren la necesidad de prohibir aparcamiento en zonas próximas o que permiten fácilmente el acceso, no solo del transporte escolar, sino de los vehículos particulares, hasta el propio centro. En ese sentido nos parece un poco limitativa esta opción que parece que se limita solo a los ámbitos urbanos, pero, en todo caso, creemos que la propuesta va en la línea correcta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Granollers Cunillera): Muchas gracias.

Por el Grupo Confederado de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra la señora Saavedra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 19

La señora **SAAVEDRA MUÑOZ**: *Gràcies, presidenta.*

Nuestras ciudades y pueblos se han convertido a menudo en entornos muy inhóspitos para los niños, las niñas y los adolescentes y una de las causas es la prioridad que se ha dado al tráfico de vehículos de motor en ocasiones por la lejanía de los servicios, que dificultan enormemente el desplazamiento a escala más humana. Esto es muy patente en los entornos educativos, frecuentemente asediados por vías de circulación en los que se relega el desplazamiento a pie o con vehículos sin motor debido a caminos de aproximación y accesos muy hostiles, a la necesidad de acompañamiento por parte de personas adultas y a la lejanía de los centros respecto del lugar de residencia, etcétera. A los perjuicios descritos en la exposición de motivos de esta PNL como la falta de oportunidades de aprendizaje, de habilidades y de autonomía personal, la reducción del ejercicio físico en los menores y de las oportunidades de relación e interacción y la contaminación sonora y del aire, cabe añadir el problema más grave que son los accidentes que ocurren en el trayecto o proceso de dejar y recoger a los menores.

Muchos pueblos y ciudades, como aquí se ha mencionado, son conscientes de la gravedad de este problema y han puesto en marcha modificaciones sustanciales en los entornos y caminos de acercamiento a los centros escolares. Desde Unidas Podemos fomentamos, siempre y allí donde estamos, estos cambios en el ámbito local, especialmente en el más cercano a la ciudadanía. Nos parece importante potenciar la coordinación y el apoyo entre las diferentes administraciones para cambiar los entornos escolares y hacerlos más seguros y vivibles. Como afirma Francesco Tonucci, una ciudad pensada y diseñada para los niños y las niñas es una ciudad que es mucho mejor para todas las personas.

Consideramos esta PNL especialmente oportuna y apropiada y entendemos que la puesta en marcha de medidas de pacificación del tráfico en los accesos y trayectos escolares y el aumento de zonas peatonales, de zonas verdes y de espacios naturalizados en las ciudades implican, en definitiva, un aumento de la calidad de vida para toda la población.

Moltes gràcies.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Granollers Cunillera): Gracias.
Por el Grupo VOX, tiene la palabra el señor Gestoso.

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

Cuando vi el pomposo nombre de esta proposición no de ley sobre el fomento de la prevención y protección de la seguridad vial de la infancia alrededor de los colegios, el primer impulso fue lógicamente votar a favor. ¿Cómo vamos a oponernos a que nuestros hijos estén seguros en los colegios? Pero la lectura del *petitum* de la proposición no de ley y de la exposición de motivos nos abrió los ojos ante lo que era una PNL *fake*, un gigantesco engaño que utiliza a los niños para que les votemos una infumable PNL que lo que pretende es más adoctrinamiento de la infancia y, mediante un título *fake*, meternos su Agenda 2030 y su religión climática hasta en la sopa. No es la seguridad lo que les preocupa, sino el modelo urbano occidental que quieren convertirlo en uno soviético en el que se cambie la libertad de movimiento por la imposición de sus rutas de transporte público. No es la seguridad lo que les preocupa, sino el modelo de familia, pues ven patológico en esta PNL —lo dicen expresamente en la exposición de motivos— que los padres se preocupen por sus hijos al hablar de sobreprotección y control adulto, siguiendo con su línea de que los niños no son de los padres, sino del Estado. No les preocupa la seguridad, sino incidir en la división entre españoles cuando criminalizan el diésel o, como en esta PNL, el vehículo privado en pro de su modelo de sociedad totalitaria sin libertad para elegir el medio de transporte que los españoles quieran y puedan. No les preocupa la seguridad de los niños y de sus padres, sino meternos con calzador su agenda climática, su perniciosa para la convivencia y libertad Agenda 2030. No les preocupa la seguridad, pues hablan en su *petitum* de vigilar y hacer cumplir la ley cuando es ridículo, pues si los alcaldes no hacen que se cumpla la ley, se les sienta en el banquillo y punto simplemente porque estarán prevaricando.

No utilicen a nuestros hijos para engaños y proposiciones *fake*. Traigan una PNL con proposiciones serias y con modelos de tráfico que ordenen de verdad la seguridad de nuestros hijos como podría ser, por ejemplo, el modelo norteamericano y sus estrictas normas de circulación en torno a los centros educativos y el transporte escolar y, por supuesto, traigan ustedes algún modelo de algo que afecte a la seguridad de nuestros hijos y los proteja de atropellos y demás porque lo vamos a apoyar.

No nos tomen el pelo y no nos manipulen para buscar un titular fácil como que VOX se opone a la seguridad vial en los colegios, porque es falso y hemos demostrado que son ustedes los que lo hacen con esta PNL *fake*. Traigan algo votable y que no sea más adoctrinamiento y sus agendas religiosas y lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 20

apoyaremos. Si hay leyes, no hagan PNL, cúmplanlas o gobiernen y, si no saben gobernar o no les da la gana o no les dejan, dejen paso a otros que sí lo haremos y traeremos soluciones a los españoles.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Granollers Cunillera): Finalmente, y solo a efectos de aceptar o rechazar las enmiendas presentadas a la proposición no de ley, interviene por el Grupo Socialista la señora García López.

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Aceptamos la enmienda del Grupo Republicano. Estamos trabajando una enmienda transaccional con el Grupo Popular. **(La señora vicepresidenta, García López, ocupa la Presidencia)**.

— SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DE LA UTILIZACIÓN DEL CHALECO AIRBAG EN EL EXAMEN PARA OBTENER EL PERMISO DE CONDUCCIÓN DE MOTOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003683).

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Pasamos a la proposición no de ley número 6.º sobre la obligatoriedad de la utilización del chaleco airbag en el examen para obtener el permiso de conducción de motos, del Grupo Parlamentario Socialista.

Interviene para su defensa el señor Durán Peralta.

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

Según un informe realizado por el Observatorio Nacional de la Seguridad Vial para la DGT, en el año 2019 fallecieron 466 motoristas si tenemos en cuenta los ciclomotores, el 24 % del total de fallecidos en accidente de tráfico y la mayoría de ellos, el 70 %, en vías convencionales. En 2021, en datos de veinticuatro horas, que son de los que disponemos ahora mismo, han fallecido 241 motoristas.

La estrategia emprendida por el Gobierno para acabar con esta lacra debe abordarse desde todas las perspectivas: la formación y concienciación de los motoristas, la mejora constante de las vías y el impulso del uso de los sistemas de seguridad pasiva disponibles en cada momento. El airbag para motoristas, ya homologado en su versión mecánica, protege la zona crítica del tórax, una zona en la que el 35 % de los motoristas fallecidos, y más del 25 % de los hospitalizados, sufren lesiones. Al igual que en su momento se hizo con el casco, hoy totalmente consolidado como elemento fundamental en la seguridad de los motoristas, es necesario que desde todos los estamentos se promueva el uso de este nuevo elemento que protege de algunas de las lesiones más letales para este colectivo.

Desde aquí quiero agradecer el trabajo que el Gobierno ha hecho, que cree en esta Comisión y en el trabajo que aquí estamos realizando, porque se aprobó una PNL instándole a que promoviera el uso del airbag y, como podemos ver, la DGT ha realizado campañas para este uso del airbag desarrolladas por Internet, por la radio, en exteriores y suplementos dominicales. En definitiva, ha cumplido el mandato que le dimos desde esta Cámara, mostrando el respeto y el apoyo tanto a esta Comisión como a los motoristas de nuestro país.

Creemos que en esa línea de concienciación tenemos que seguir avanzando y dando un paso más como es que en el examen, que es el primer contacto que tienen los motoristas con la conducción, parece justificada la utilización del chaleco airbag en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos tanto en circuitos cerrados como en circulación en vías abiertas al tráfico en general para que quienes optan a estos permisos puedan conocer y ver el uso en práctica de los beneficios que supone llevar este chaleco. Por eso, nuestra propuesta es instar al Gobierno a promover las acciones oportunas para establecer la obligatoriedad de la utilización del chaleco airbag en el examen para obtener el permiso de conducción de motos.

Esperamos contar con el apoyo de los grupos.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

En turno de defensa de dos enmiendas del Grupo Plural y del Grupo Popular, por parte del Grupo Plural tiene la palabra el señor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL**: El BNG entiende que es necesario actuar de forma decidida para mejorar la seguridad de los usuarios de motocicletas, que efectivamente tienen un alto índice de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 21

siniestralidad en relación con el número de vehículos e incluso de mortandad en relación con el número de accidentes. Es lógico y es fácil de entender, pero es necesario actuar para reducir el número de siniestros y el número de fallecimientos utilizando todo tipo de recursos, también los de seguridad pasiva, pero eso no evita la responsabilidad de la Administración pública en el diseño de las vías y de las infraestructuras y muy especialmente en la eliminación de guardarraíles peligrosos para los motoristas o en la utilización de pinturas antideslizantes o de diseños de señalización horizontal que eviten, en lo posible, el contacto con las motocicletas.

Nos parece positiva esta propuesta, pero insuficiente y por eso presentamos dos enmiendas. La primera de ellas se refiere a que sea obligatorio el uso del airbag no solo en los exámenes, sino también en las prácticas. Parece absolutamente lógico y de sentido común, ya que el examen es un día o dos días y, en cambio, las prácticas son diez, quince o veinte días y, además, hay una menor habilidad, un menor dominio del vehículo y un mayor riesgo. Por tanto, parece sensato que se utilice también durante las prácticas.

Con la segunda proponemos que el Gobierno desarrolle las campañas necesarias para extender progresivamente el uso del airbag —no estamos hablando de que pase a ser obligatorio, probablemente llegaremos a ese punto en un determinado momento, aunque no es este— entre los usuarios de motocicletas. Que sea obligatorio no solo en el examen, sino también en las prácticas asentaría esa idea entre las personas que están accediendo a un permiso de conducción de motocicletas y que a partir de ahí van a ser usuarios. Por lo tanto, nos parece que las dos tienen sentido conjuntamente.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Por parte del Grupo Popular defiende su enmienda el señor Gamazo.

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

Coincidimos en que hay que concienciar al usuario de la moto desde su formación inicial previa a la obtención del permiso de conducir de lo trascendental que son los elementos de seguridad pasiva para protegerse en caso de sufrir un siniestro vial, pero ha de ser el Gobierno el que, más allá de campañas de concienciación como la última, en la que invitaba a que las familias regalaran airbags en Navidad a sus familiares motoristas, y acciones como las que nos proponen, realice y dé ejemplo de otras acciones respaldando, por ejemplo, económicamente en estos momentos de crisis todas esas acciones de concienciación y más en este objeto de este petitorio.

Hemos presentado una enmienda que va en la línea de la corresponsabilidad de la Administración y la suma de esfuerzos para reducir el riesgo vial, porque hemos de recordar que no puede recaer la obligación exclusivamente en las autoescuelas, en las escuelas de formación vial, recordando que estos elementos de protección no son económicos y encima están padeciendo un IVA de un 21 % como si se tratase de un artículo de lujo.

En la PNL hay un error tremendo. El Grupo Socialista nos señala que el examen es el primer contacto de los motoristas con la conducción. ¡Viven en la luna! El primer contacto son las prácticas en las autoescuelas y en las vías y, por tanto, ahí, como bien señala el señor Rego, debería ya protegerse a los alumnos. Esto nos lleva a la pregunta de por qué solamente se quiere proteger a los alumnos en el momento del examen en pistas cerradas o abiertas, cuando los funcionarios públicos son los que examinan. ¿Solamente hay que proteger a los examinandos en ese momento? ¿No hay que proteger a los alumnos desde el momento inicial? Esta iniciativa trata, como digo, de mejorar esa protección en un momento muy concreto y en ese momento muy concreto conviene señalar que si importante es proteger con airbag a los alumnos que se van a examinar, también se debe encargar la Dirección General de Tráfico de preocuparse de que todas las pistas de examen de todo el territorio nacional reúnan unas condiciones mínimas de seguridad, porque, independientemente de quién sea el titular de la pista, quién es responsable de asegurar la seguridad de todos los examinandos en ese momento en las pistas cerradas es la DGT, ya que se están examinando ante funcionarios públicos, y todas las pistas de nuestro territorio no reúnen todas las condiciones de seguridad. Porque, señorías, para proteger la integridad de los examinandos lo primero que tiene que estar seguro es el entorno del examen, algo que deja bastante que desear en algunas pistas como, por ejemplo, esta de El Toscón, en Las Palmas de Gran Canaria, donde la seguridad brilla por su ausencia. **(Muestra una fotografía)**. Esto es lo que tiene que mejorar la DGT porque le corresponde y luego realizar acciones para que los alumnos, en ese momento del examen y también durante la formación, lleven los airbags.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 22

Compartimos que hay que concienciar, pero también el Gobierno tiene que dar ejemplo, pasar de los cuentos a las cuentas y utilizar las cuentas públicas del presupuesto de la DGT para adquirir esos chalecos airbags por parte de la Jefatura Central de Tráfico, distribuirlos entre las jefaturas provinciales y locales y cederlos a los alumnos durante ese momento del examen, ya que corresponde protegerles a la Administración pública y parece que el Grupo Socialista va por esa línea porque solamente quiere protegerles en el momento del examen.

Y también hemos propuesto que el Gobierno, para dar ejemplo y para proteger a sus funcionarios, mejore la seguridad en el trabajo de todos los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Hay más de 5700 motoristas que no tienen chalecos airbags.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Tiene que ir acabando.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Hay que protegerles y, al mismo tiempo, también hay que proteger al resto de motoristas que circulan por nuestra red viaria.

Muchas gracias, señora presidenta. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Para fijar posición, por el Grupo Euskal Herria Bildu tiene la palabra el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias.

Estamos de acuerdo con esta acción para divulgar y fomentar el uso del chaleco airbag y también lo haríamos extensible durante el periodo de prácticas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Por el Grupo Vasco, tiene la palabra la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: También desde nuestro grupo queremos manifestar el apoyo a la iniciativa y a cualquier medida en pro de la seguridad de los usuarios más vulnerables. Nos parece que es positiva en este caso en los exámenes y, si se amplía a las prácticas, será otro ámbito y, en cualquier caso, puede servir, si me permiten la expresión, como banco de pruebas para su adopción más adelante con carácter general por el Reglamento General de Circulación.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias.

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

La señora **JOVER DÍAZ**: *Bona tarda, presidenta.*

Nosotras también vamos a votar a favor de esta PNL, aunque desde el ministerio ya comunican que se está teniendo en cuenta este tema y que se está realizando un estudio para analizar la incorporación de los chalecos en los exámenes prácticos y que de momento ya han solicitado a la Confederación Nacional de Autoescuelas que los incorporen en las clases prácticas de forma voluntaria. Apoyamos esta PNL porque entendemos que podría acelerar la toma de decisiones por parte de la institución. Creemos que los datos que nos aportan de que un 35% de los fallecidos y más de un 25% de los hospitalizados sufren lesiones en el tórax son suficientemente importantes como para que esta PNL fuera más ambiciosa, por lo que vemos muy apropiada la enmienda del Grupo Parlamentario Plural para que se promueva la progresiva generalización de uso o la del Grupo Popular referente a la adquisición de chalecos airbags para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Al entender que se han aceptado, votaremos a favor de la PNL.

Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Fernández-Lomana.

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

Quiero empezar diciendo que desde nuestro Grupo Parlamentario VOX se apoyaría cualquier iniciativa con sentido común, siempre que impulsara el uso de los sistemas de seguridad con el fin de reducir el alto índice de siniestralidad en las carreteras. Esta PNL sería lógica si el objetivo de la misma fuese la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 23

obligatoriedad del uso del chaleco airbag para motoristas en las vías públicas y carreteras, una prenda que podría salvar la vida de muchos de ellos y reducir las consecuencias de los accidentes, siempre y cuando se avance en el desarrollo de este sistema de seguridad y en el coste del mismo, que a día de hoy es muy, muy elevado. Pero, como esta no es la propuesta, no es coherente aplicar la obligatoriedad durante el examen, máxime cuando es en un circuito cerrado, las pruebas son de carácter técnico y de desarrollo de habilidades en un tiempo limitado y en el que apenas se adquiere velocidad. Con lo cual, el riesgo es muy bajo o nulo. Por tanto, esta PNL está mal planteada y mal enfocada.

También nos surge una cuestión: En caso de aprobarse esta propuesta, ¿quién asume el coste de los chalecos? ¿Las autoescuelas, los usuarios o el Gobierno? ¿Quién va a pagar el convite? ¿Qué sentido tiene obligar al uso en un examen y no hacerlo cuando salen a las vías públicas o carreteras, que es donde realmente está el peligro? En las prácticas del examen, lo veo estupendo y en el examen, lo veo correcto, pero, cuando aprueban el examen y salen a la carretera, que es donde realmente está el peligro y hay accidentes, nos olvidamos de ellos. Por tanto, no lo entendemos muy bien.

Igual que el compañero del Grupo Popular y otro compañero de otro grupo han dicho, nos gustaría saber si este Gobierno socialcomunista tiene previsto dotar de chalecos airbags a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, un colectivo que todos tenemos claro que corre un gran riesgo en las carreteras preservando nuestra seguridad e informándonos de todos los problemas que en ellas pueden ocurrir. Creo que esa sería una magnífica iniciativa y un buen ejemplo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias.

Finalmente, y solo a efectos de aceptar o rechazar las dos enmiendas presentadas, tiene la palabra el señor Durán.

El señor **DURÁN PERALTA**: Rechazaríamos la enmienda número 2 del BNG y aprobaríamos la enmienda número 3. En el caso del Grupo Popular, estaríamos de acuerdo con el punto número 1 de dotar a los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y con el punto 2 no estaríamos de acuerdo. Por tanto, tendríamos que trabajar una enmienda transaccional.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Les recuerdo que deben ir acercando a la Mesa, por favor, todas aquellas enmiendas transaccionales que terminen de definir para luego poder ordenar la votación.

— RELATIVA A MANTENER LA EXENCIÓN DE TRIBUTACIÓN DE LAS INDEMNIZACIONES RECIBIDAS POR LAS VÍCTIMAS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL O SUS FAMILIARES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003761).

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Pasamos a la proposición no de ley número 7.º, relativa a mantener la exención de tributación de las indemnizaciones recibidas por las víctimas de la siniestralidad vial o sus familiares, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Interviene en defensa de la proposición no de ley el señor Gamazo.

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

Señorías, el ansia recaudatoria del Gobierno de Sánchez en el ámbito de la red viaria no conoce límites. Al Gobierno no le basta con imponernos peajes a todos los conductores y no tiene suficiente con eliminar el margen de los 20 kilómetros por hora en los adelantamientos por mero afán recaudatorio, sino que ahora también, de forma poco ética, pretende recaudar impuestos con el dolor de las víctimas de la siniestralidad vial. Porque hasta la llegada de este Gobierno nunca en España las víctimas de accidentes de tráfico han tributado por las indemnizaciones recibidas; nunca. Desde el Grupo Popular exigimos que las indemnizaciones por accidentes de tráfico, que son percibidas para intentar restituir íntegramente los daños y perjuicios personales y patrimoniales sufridos por un tercero, sigan exentas de tributación en su totalidad. Esa es nuestra petición.

Nos oponemos rotundamente a esa doble victimización de personas que sufren un siniestro vial con terribles secuelas. Nos oponemos en concreto a la redacción de la disposición final segunda del anteproyecto de Ley de medidas de eficiencia procesal del servicio público de justicia, aprobado por el Consejo de Ministros de socialistas y comunistas en diciembre de 2020. Y no estamos solos en este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 24

posicionamiento, las víctimas de accidentes de tráfico, la Asociación Empresarial del Seguro, Unespa, el Cermi, la Asociación Nacional de Abogados de Víctimas de Accidentes y Responsabilidad Civil y el Consejo General de la Abogacía Española tampoco aceptan esta medida y piden su retirada o reformulación.

El anteproyecto de ley al que he hecho referencia no busca la eficiencia en dotar de más medios materiales y humanos a la Administración de Justicia, sino hacer obligatoria la mediación previa a cualquier procedimiento judicial, pensando que con la mediación se van a reducir los pleitos. El Gobierno de tapadillo, casi a escondidas, aquel diciembre de 2020, cuando estábamos a punto de entrar en la tercera ola del COVID, fuera del texto articulado introduce en una disposición final segunda que es de carácter fiscal, no procesal, abriendo la puerta de la fiscalidad a unas indemnizaciones que siempre, siempre han estado exentas, causando un grave perjuicio a las víctimas de los accidentes de tráfico y muy especialmente a los lesionados graves y a los perjudicados por los fallecimientos y las pérdidas de sus familiares.

Como les decía, señorías, siempre esas indemnizaciones han estado exentas, porque las indemnizaciones recibidas por responsabilidad civil no suponen para el sujeto pasivo un incremento de patrimonio, sino una compensación de un perjuicio personal y patrimonial previamente sufrido.

Señorías, no podemos tolerar que este Gobierno obvie que el principio resarcitorio busca la total indemnidad de la víctima. Por eso, queremos que el Gobierno de Sánchez rectifique. Este Gobierno pretende que un tercero neutral, que no definen en ese texto, y la elevación del acuerdo a escritura pública para las indemnizaciones queden exentas, por lo que, ya sea por vía de esos costes adicionales, el de la elevación de la escritura pública o los costes de ese tercero neutral o por vía de impuestos, no se lograría la total indemnidad de las víctimas. Además de esos gastos adicionales para las víctimas, puede incitar a las partes a acudir a la vía judicial en lugar de llegar a soluciones amistosas, por lo que no se reducirán los pleitos como intentan o pretenden.

Hoy tienen una magnífica oportunidad en esta Comisión sobre Seguridad Vial, señorías del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Confederal de Unidas Podemos, que sustentan al Gobierno, de demostrar que están con las víctimas y en contra de esta canallada votando a favor de esta propuesta. Les pido su voto favorable para cerrar la puerta a la fiscalidad aprobada a escondidas por el Gobierno en esta fase prelegislativa, bien es cierto, una fiscalidad que les recuerdo que nunca ha existido y que con esta iniciativa del Ejecutivo puede llegar a ser de carácter confiscatorio.

Votando a favor de esta PNL se oponen a la quiebra del principio indemnizatorio, del de reparación íntegra y del de total indemnidad de las víctimas que ven cómo por vía de gastos o de impuestos verán disminuido su total resarcimiento al no alcanzar el fin perseguido. Votando a favor demuestran cuál es su posicionamiento y con quién están, si con las víctimas o contra las víctimas. En definitiva, votar a favor es alinearse con las víctimas de la siniestralidad vial porque en las indemnizaciones por responsabilidad civil, sea quien sea quien las pague, nunca hay una ganancia patrimonial, pues se parte de la premisa de que la víctima sufre previamente un detrimento de su patrimonio, que se ve compensado con la indemnización que es integral.

Con esta iniciativa del Grupo Parlamentario Popular exigimos al Gobierno que las indemnizaciones por accidentes de tráfico sigan exentas de tributación en su totalidad. Esa es nuestra petición y por eso pedimos su apoyo claro y rotundo. Queremos que no se revictimice a las víctimas de la siniestralidad vial y queremos —vamos a votar nosotros a favor— que voten a favor de esta iniciativa.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Socialista.

Interviene el señor Ortega.

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

Buenas tardes, señorías. De verdad que yo pensaba afrontar esta proposición no de ley de manera constructiva y tranquila, pero, viendo la reacción del portavoz del Grupo Popular, tendré que adoptar otro tono, porque me ha dado un poco de vergüenza ajena. Me ha dado vergüenza ajena porque no se ha leído la disposición final segunda del anteproyecto de ley de medidas de eficiencia procesal, porque, si la hubiera leído, vería que el apartado que regula las indemnizaciones por daños de accidentes sigue idéntico, solo que ha bajado de párrafo y se ha quedado en el párrafo anterior, en el párrafo que se introduce. Entonces, está haciendo el ridículo porque no se ha quitado ninguna exención a las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 25

indemnizaciones por accidentes de tráfico, sino que se ha añadido otra exención para otro tipo de daños que no son de accidentes de tráfico que a día de hoy tributan y que, en el caso de que se hayan satisfecho por seguro y no hayan sido fijados por baremos ni judicialmente y haya habido una mediación, entonces van a tener una exención que hoy no la tienen. Pero que quede absolutamente claro que las de accidentes de tráfico no se han tocado. ¡Me ha dado vergüenza ajena! Además, ha hablado de la voracidad fiscal mezclándolo todo, cuando no se han leído ustedes los tres párrafos, que no es mucho leer. El tercer párrafo sigue exactamente igual, el primero sigue exactamente igual y se ha introducido uno que, como digo, no tiene nada que ver con los accidentes de tráfico. Por tanto, nosotros habíamos presentado una enmienda con un poquito de buen tono, porque se supone que esta es una Comisión de buen tono en la que se busca la seguridad vial y en la que normalmente hay consenso, y en ese sentido, para salvar un poquito la cara al Grupo Popular en su metedura de pata, proponíamos que se sigan manteniendo las exenciones como hace el Gobierno poco más o menos.

Evidentemente, vamos a votar en contra de la propuesta del Grupo Popular porque se han equivocado en lo que piden y porque no se han leído la disposición final. Si quieren aceptar y salvar la enmienda, votaremos a favor, pero si ustedes no quieren votar a favor de la enmienda, nosotros votaremos en contra porque, a día de hoy, con esta disposición final, las indemnizaciones de accidentes de tráfico seguirán estando exentas de tributación.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Para fijar posición, por el Grupo Euskal Herria Bildu, ¿señor Ruiz de Pinedo?

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: No voy a intervenir.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Por el Grupo Vasco, señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Desde el Grupo Vasco no vamos a apoyar la propuesta que realiza el Grupo Popular, sin entrar a analizar el fondo, por una cuestión de forma. Ustedes están planteando que se elimine una disposición de un anteproyecto de ley, y lo razonable es que si hay colectivos implicados que quieren eliminarla, en la fase de audiencia pública o en la fase previa de anteproyecto de ley puedan hacer esa propuesta como alegación, y posteriormente, cuando llegue al Congreso como proyecto de ley, todos los grupos parlamentarios también podamos pedir la modificación, la supresión, la incorporación de lo que consideremos oportuno, por vía de enmiendas, que luego se votarán y realmente tendrán relevancia. No consideramos que una proposición no de ley sea la vía para hacer propuestas de este tipo. Entendemos que hay otras vías y por eso, por una cuestión de forma, no apoyaremos esta iniciativa.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Por parte del Grupo Plural, ¿señor Rego? (**Denegación**). No va a intervenir.

El Grupo Republicano no interviene.

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, señora Saavedra.

La señora **SAAVEDRA MUÑOZ**: Gracias, presidenta.

Señores del Grupo Popular, en fin, están ustedes hablando con palabras muy gruesas, han hablado de canallada, haciendo directamente afirmaciones falsas. Quiero pensar que es porque realmente, como han dicho anteriormente, no se han leído realmente el anteproyecto de ley del que están hablando. Lamentamos ese tono y los insultos.

La disposición final segunda del anteproyecto de ley de medidas de eficacia procesal del servicio público de justicia al que aluden no supondrá, contrariamente a lo que afirman en su PNL, la tributación de las indemnizaciones recibidas por las víctimas de los accidentes de tráfico o sus familiares, no es así. Por una parte, porque el anteproyecto no elimina las exenciones existentes, sino que añade una tercera no contemplada anteriormente, pero principalmente porque el supuesto de indemnización añadido no afecta a las indemnizaciones por accidente de tráfico. En estas indemnizaciones no es necesaria la existencia de una intervención judicial ni de un mediador independiente; y se establece la indemnización

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 26

para que esta última sea exenta, pues existe una ley para este tipo de accidentes: el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor de 2004, que establece indemnizaciones en función del daño. A estas indemnizaciones en función del daño sujetas a exención es a lo que se refiere la ley cuando habla de cuantía legal.

De manera que vuelvo al inicio de mi exposición: el anteproyecto de ley al que ustedes hacen referencia no modifica la ley anterior y no supone que se acaben las exenciones para estas situaciones. Nuestra intención de votar en contra de su PNL, porque no se corresponde con la realidad ni con lo que plantea el anteproyecto, pero estaremos un poco pendientes y, en función de lo que ustedes decidan sobre la enmienda planteada por el PSOE, decidiremos.

Gràcies.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.
Por parte del Grupo Parlamentario VOX, el señor Alcaraz Martos.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Gracias, presidenta. Muy brevemente.

Simplemente quiero decir que si desde el Grupo Socialista y sus socios comunistas están diciendo que no tienen intención de meter la mano en el bolsillo de las personas que están afectadas por accidente, ahora sí que me da miedo realmente. Cuando en un anteproyecto de ley dicen que no van a meter la mano fiscalmente cuando cobren las indemnizaciones, aunque eso no esté contemplado en este anteproyecto de ley, mucho me temo que el Grupo Popular finalmente acertará, aunque no sea el momento, como dicen ellos, en este anteproyecto. Créanme que de una forma u otra lo van a hacer.

Nosotros votaremos siempre a favor de cualquier medida que no sea meter la mano en el bolsillo de los españoles y especialmente de las personas más vulnerables, como son las que han padecido un accidente de tráfico.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Finalmente, solo a los efectos de aceptar o rechazar la enmienda presentada por el Grupo Socialista, señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Será rechazada.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muy bien, muchas gracias.

— RELATIVA A LA SEÑALIZACIÓN DE CURVAS PELIGROSAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/003773).

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Pasamos a la proposición no de ley número ocho, relativa a la señalización de curvas peligrosas, del Grupo Parlamentario Republicano. Interviene en defensa de la proposición no de ley la señora Granollers Cunillera.

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

Los siniestros viales con víctimas mortales y heridos graves en Cataluña representaron en 2021 el 40% del total de los accidentes en que se vieron involucrados motoristas. Esta elevada tasa de siniestralidad puede explicarse por diferentes factores: falta de pericia, la subestimación del riesgo que representa la curva, la falta de conciencia de la propia fragilidad o la insuficiente sensibilización de los conductores. En lo que sí estamos todos de acuerdo es en que debemos encontrar una solución definitiva a esta grave problemática.

En Cataluña hemos realizado unos estudios con el siguiente proceso de concreción y trabajos previos sobre el terreno: en julio de 2017, el Servei Català de Trànsit hizo el primer anuncio público del proyecto de señalizar las curvas más peligrosas para los motoristas ante la constatación con cifras de que la accidentalidad mortal de este colectivo era elevada. En aquellos momentos era de uno de cada cuatro casos y ahora, en 2022, es uno de cada tres. Partiendo del análisis elaborado por el equipo de coordinación de movilidad y seguridad del Servei Català de Trànsit, donde se advertía de la peligrosidad específica para los motoristas en las curvas de radio medio —que son estas curvas ni muy cerradas ni muy abiertas—, se propusieron una serie de ubicaciones a la dirección general de infraestructuras de movilidad. El anuncio de la señalización de curvas con alta accidentalidad se reiteró como una medida en preparación dentro del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 27

plan de choque para reducir esta siniestralidad. Se activó en abril de 2018 y se eligió una metodología de señalización horizontal con marcas en la calzada, que ha sido utilizada con éxito en países como Austria o Luxemburgo. En el Estado español, en la Comunidad Autónoma de La Rioja y con el acuerdo de la DGT, se impulsaron en otoño de 2018, en el marco de una campaña de promoción turística, las llamadas rutas moteras. En estas rutas se ha instalado una novedosa señalización en la calzada específica para motoristas, que recomienda la forma más adecuada de realizar el trazado, así como una señalización vertical para aclarar a todos los usuarios de la vía la finalidad y exclusividad de esta medida.

En octubre de 2019, el Servei Català de Trànsit empezó los trabajos, que se concretaron con la elección de la carretera BV-2115 en el término municipal de Castellet, alrededor del pantà de Foix, como la ubicación idónea para realizar una prueba piloto inicial con señalización horizontal y vertical, por su doble carácter de tramo de concentración de accidentes y un punto alto de concentración de motoristas. Además, los trabajos técnicos de la dirección general de infraestructuras de movilidad y del Servicio Territorial de Carreteras de Barcelona, y la definición de la señalización horizontal también implicó a otros actores: los departamentos implicados del Servei Català de Trànsit, la división de tráfico del Cuerpo de los Mossos d'Esquadra, Anesdor y la empresa TCC de formación vial. La presencia de estos dos últimos se consideró necesaria como expertos contratados actualmente en forma de UTE en el programa de formación 3.0 para motoristas y por la similitud de objetivos a la hora de definir un correcto trazado de curvas en este espacio, que es uno de los escenarios habituales de las sesiones de formación 3.0 desde hace siete años.

En el mismo mes de octubre de 2019, se realizó una primera sesión práctica a pie de esta carretera con equipos de monitores de formación vial, la colaboración de agentes de tráfico de los Mossos d'Esquadra y, desde el aire, con un helicóptero del Servei Català de Trànsit. El 4 de febrero se celebró una segunda sesión ya con la propuesta de señalización horizontal provisional instalada, marcas amarillas en la carretera pintadas con material árido antideslizante en cuatro curvas seleccionadas de la carretera BV-2115. En esta sesión de carácter exclusivamente técnico participó también la subdirección de la seguridad vial del Servei Català de Trànsit, el Servicio Territorial de Carreteras de Barcelona, la división de tráfico del cuerpo de los Mossos d'Esquadra, Anesdor y la empresa TCC de formación vial. La sesión validó sobre el terreno la propuesta de los técnicos y se adecuó a la ubicación de la señalización horizontal en función de la opinión de los monitores y colaboradores que ejecutaron la prueba definitiva. El Servei Català de Trànsit constata que una mala trazada por falta de experiencia o excesiva velocidad es la principal causa de los accidentes, pero con una señalización adecuada colocada en aquellas curvas con un giro medio, que son los puntos donde los motoristas tienen más dificultades para interpretar el trazado, quedaría resuelto buena parte del problema.

Termino. En definitiva, la PNL presentada pretende señalar las curvas con señales circulares en el asfalto para saber cómo entrar y salir de las curvas con seguridad. En Austria, la experiencia ha permitido reducir los accidentes en un 40 % en este tipo de carreteras. Es por este motivo que les pedimos el apoyo a esta iniciativa, que tiene un nuevo texto transaccionado que les hemos repartido.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muy bien.

Pasamos al turno de defensa de las enmiendas presentadas, que son dos. Por el Grupo Popular, señor Bas.

El señor **BAS CORUGEIRA**: Muchas gracias, presidenta. Buenas tardes a todos.

Se nos presenta una iniciativa que pretende dotar de mayor seguridad a los motoristas en aquellas curvas peligrosas que son de difícil trazado, y para su argumentación se citan dos experiencias piloto que se han llevado a cabo también con este mismo objetivo, como bien ha dicho la señora Granollers, una en La Rioja, con la señalización de las rutas moteras y otra en Cataluña, en el entorno del pantano de Foix. Ambas iniciativas dotaron a las carreteras de una señalización vertical y de unas marcas viales novedosas con las que ayudar a efectuar unas trazadas más seguras en aquellas curvas de especial dificultad. Lo cierto es que estas experiencias piloto han tenido valoraciones positivas, pero también es cierto que se ha criticado que las medidas implementadas no son suficientes. Por eso, aunque desde el Grupo Popular consideramos que la iniciativa puede mejorar la seguridad de los motoristas, creemos que para tomar una decisión más razonada se hace necesario conocer las conclusiones a las que han llegado la DGT y los Gobiernos de La Rioja y de Cataluña acerca de la eficacia de estas experiencias piloto, fundamentalmente en cuestiones como si han reducido los accidentes de motocicletas, si las trazadas dibujadas son válidas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 28

para todo tipo de motos, si el tipo de pintura ha generado problemas o cuál es la valoración que hacen los usuarios de las motos de las medidas adoptadas. Por ello presentamos un texto de acuerdo alternativo, en donde incluimos una enmienda en este sentido, que ha sido aceptada en la transaccional acordada, y por eso vamos a darle el apoyo a esa transaccional y votaremos a favor.

No obstante, no se incluye en la transaccional otro de los puntos que proponíamos y que estaba basado en las medidas de seguridad implementadas por el Gobierno de La Rioja en la ruta motera, que son, por un lado, instalar una protección de motoristas bajo bionda compuesta por rodillos de caucho reciclado y con el nivel máximo de seguridad, y, por otro, cambiar toda la señalización vertical metálica dentro de esas zonas de concentración de accidentes para motoristas, sustituyéndola por una señalización flexible de caucho para las señales y de PVC para los postes. Creemos que deberíamos seguir avanzando en estas medidas de seguridad y por ello registraremos una propuesta en este sentido que espero que sea aprobada por esta Comisión, dado que no fue incorporada en esta transaccional.

Muchas gracias. Damos nuestro apoyo a la transaccional. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muy bien. Muchas gracias.

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Socialista, señor José Vélez.

El señor **JÓSE VÉLEZ**: Muchas gracias, señora presidenta. Buenas tardes, señorías.

Como recoge la exposición de motivos, en los siniestros en las vías de circulación con víctimas mortales o heridos graves se ven involucrados motoristas en un alto porcentaje, pero no solo en Cataluña. Este fenómeno no es nuevo, ya desde la Dirección General de Tráfico se estaba contemplando, y así, se han ido desarrollando y perfeccionando en los últimos años medidas tendentes a paliar en lo posible este suceso. Estas medidas están incluidas en la estrategia de seguridad vial específica para motocicletas y ciclomotores, y se están llevando a cabo una serie de actuaciones en tramos pilotos en lo que se están aplicando soluciones que se proponen en esta iniciativa en dos vertientes: por un lado, advertir de la presencia de motocicletas en esos tramos, alertando y favoreciendo la conducción al resto de conductores; y, por otro lado, advirtiendo a los propios usuarios de motocicletas y ciclomotores de la presencia de curvas especialmente peligrosas por su geometría y trazado, mediante marcas sobre el firme.

Por todo ello, consideramos muy interesante esta iniciativa y, por tanto, hemos registrado una enmienda con el único objetivo de mejorarla, enriquecerla para conseguir el consenso de todos los grupos de esta Comisión para su aprobación. Pero veíamos necesario señalar que se necesita también actualizar la normativa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para adecuar la señalética a esta nueva modalidad que vamos a implantar sobre el vial, sobre el tejido de rodadura. En ese sentido y aceptada la transaccional por los grupos que la hemos planteado, espero que los demás grupos apoyen esta iniciativa, que sigo insistiendo en que es muy interesante y necesaria.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Seguidamente para fijar posición, por parte del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, ¿señor Ruiz de Pinedo? **(Denegación)**. Gracias.

Por parte del Grupo Parlamentario Vasco, ¿señora Gorospe?

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Sí.

Desde el Grupo Vasco consideramos que la señalización de las áreas de concentración de accidentes ayuda y es fundamental en toda política de seguridad vial cuyo objetivo sea reducir la siniestralidad. Por tanto, la localización y señalización de los tramos de concentración de siniestros en los que están involucradas motocicletas es una herramienta más en pro de la seguridad de un colectivo vulnerable. En el caso de Euskadi, la dirección de tráfico del Gobierno vasco trabaja en alianza con los titulares de las infraestructuras, que en nuestro caso corresponden a las diputaciones forales, en la identificación de esos tramos de concentración de accidentes y en todas las actuaciones de interés que promuevan la seguridad en la carretera, sobre todo para aquellos colectivos más vulnerables, como son las personas conductoras de motocicletas.

Votaremos a favor.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muy bien, muchas gracias.

Por parte del Grupo Plural, ¿señor Rego? **(Denegación)**. No interviene.

Por parte del Grupo Confederado de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, señora Jover.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 29

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

Vamos a votar favorablemente a la proposición de Esquerra Republicana de Catalunya. A nuestro grupo también le parece preocupante el porcentaje que representan los accidentes de motoristas a nivel nacional, pero creemos que el estudio debería hacerse a nivel de toda la red de carreteras, no solamente de la Red de Carreteras del Estado, y que también se debería ahondar en los motivos de la accidentabilidad.

En Mallorca, la totalidad de la red de carreteras es del Consell de Mallorca, y a pesar de que el 47 % de los fallecidos en 2021 fueron por accidentes de motoristas, los accidentes suelen repartirse por toda la red. El punto donde se producen más accidentes es la serra de Tramuntana, en mayor medida debido al exceso de velocidad producido por carreras entre motociclistas, por lo que harán falta muchas más medidas educativas y de concienciación, entre otras, para disminuir la tasa de accidentabilidad. Aun así, nos parece de sentido común apoyar todas las propuestas encaminadas a la toma de medidas que conduzcan a la disminución de la accidentabilidad, ya sea por implantación de nuevas medidas o por aumento de las existentes.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias.
Por parte del Grupo VOX, señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchas gracias.

Señora Granollers, nos plantean la señalización de las curvas peligrosas. La cosa empezaba bien, cuando yo abrí esta PNL para leerla, al margen de quien la presente, el título bien, el objetivo loable: las motocicletas y las curvas. Todos aquellos que tenemos amigos, compañeros, hermanos, familiares, incluso personas cercanas que han fallecido en accidentes de moto, le puedo decir que recibimos este tipo de iniciativas con enorme emoción y además con enorme agradecimiento, y así se lo digo, porque mi tono es de agradecimiento. Pero, claro, llego a la primera curva, que es en la exposición de motivos, y de repente ustedes entran en caballito en la curva, porque nos han intentado colar, debo decirlo, una trampa. Lo primero, nos cuelan ustedes en todas las PNL un lacito amarillo, cosa respecto a la que creo que la Mesa del Congreso debería tomar medidas, en cuanto a la utilización de las PNL para hacer propaganda política independentista, y en este caso de apoyo a personas condenadas en firme.

Lo segundo, siguen ustedes el caballito en la curva con riesgo para la seguridad de todos, porque hacen una exposición de motivos en la que tratan de equiparar al Servei Català de Trànsit de Catalunya con otros países europeos como Austria o Luxemburgo. Pues, mire usted, ustedes no son un país independiente, que yo sepa, al menos no la han sido ni durante diez segundos, y no lo van a ser, porque ustedes siguen siendo parte del Reino de España, aunque digan Estado español. En ese punto y aparte en el que ustedes seguramente se han divertido mucho en la redacción, o su asesor, tratan de hacer una separación entre lo que hace Catalunya bien —y lo está haciendo bien— una comunidad autónoma en este tema, con el resto del Estado. No; son parte del Estado, y creo que es esencial recordárselo. Pese a ello, es loable compartir una experiencia local, repito, local, con el conjunto de España.

Además, el conjunto de España es una ironía que hubiera hecho sentirse orgulloso a quien preside esta sala desde su cuadro, un glorioso catalán como el general Prim, le hubiera hecho sentirse glorioso, pues les podría decir aquello que decía en catalán a los voluntarios catalanes de: Seréis el orgullo de todos vuestros paisanos y tú eres un bravo catalán. Porque es un bravo catalán el que nos dice en este caso una buena idea que podemos aplicar. Es irónico también que ustedes recurran a construir España utilizando un ejemplo de La Rioja, maravilloso fantástico, muy bien, bienvenidos a utilizar todos los recursos que hay en todos los rincones de España para avanzar.

La transaccional nos parece muy correcta. Nos parece que se ha quedado fuera la aportación que hacía el Grupo Popular con respecto a cambiar la señalización. Llamamos la atención sobre el hecho de que tendrán que hablar los expertos y los usuarios sobre el tipo de color, porque si ya estamos hablando de un tramo peligroso de curvas, incluir señalización adicional, pues los sentidos funcionan como funcionan y, por tanto, tenemos que evitar la concentración de demasiada información en un lugar precisamente peligroso. Así que, por favor, vigilemos, seamos capaces de colocar en estas curvas lo que requerimos, menos lacitos en las PNL; y, por cierto, menos lacitos en las señales de tráfico, que eso también confunde. Le puedo asegurar que si ustedes hacen cosas serias, razonables, vengan de donde vengan y para orgullo del señor Prim, les diremos que sí.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 30

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias. Finalmente, y solo al efecto de aceptar o rechazar las dos enmiendas presentadas, señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidenta. Hemos hecho una transaccional que ya se ha repartido firmada, y que va a ser aceptada. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

— RELATIVA A IMPULSAR UNA PLANIFICACIÓN DE INVERSIÓN EN CARRETERAS QUE MEJORE LA SEGURIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/003811).

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Pasamos a la novena proposición no de ley, relativa a impulsar una planificación de inversión en carreteras que mejore la seguridad vial.

Interviene en defensa de la proposición no de ley, por parte del Grupo Parlamentario VOX, que es el grupo que la ha impulsado, el señor Alcaraz.

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

Señorías, además de la situación alarmante de la economía actual que pasa en este momento este país, bien por el virus chino, bien por el sátrapa comunista de Putin, que ahora parece ser que es el culpable de todo, amenaza en el horizonte otro nuevo problema para los españoles, que es el peaje de las carreteras. El Gobierno no saca la mano del bolsillo de los españoles, de los trabajadores, para derrochar en asesores y colocar socios, inventando nuevos ministerios. Los españoles solamente tienen que ir a llenar el depósito de sus vehículos para darse cuenta de que realmente la situación que tenemos es tremenda. De hecho, el gasóleo actualmente tiene un impuesto de un 48,75% y en la gasolina estamos pagando directamente en impuestos el 53,9% del precio. Quiere decir que un camión está pagando aproximadamente por kilómetro, de forma directa a través de los impuestos de la gasolina, 0,18 céntimos el kilómetro, y un vehículo está pagando 0,06 céntimos por kilómetro. Quiere esto decir que imponer un peaje al usuario va a afectar también al resto de los ciudadanos, porque las mercancías que se transportan a través de esos vehículos como son furgonetas o camiones va a afectar directamente a la compra de todos los españoles, máxime si tenemos en cuenta que en el año 2019, de 70 000 empresas existentes en España, el 50% de ellas eran autónomos con un solo camión, y el 32% eran pequeñas, con tres camiones de media. Es un gasto que este pequeño y mediano empresario no puede asumir.

Por todo ello, y como hemos denunciado en varias ocasiones, la imposición del peaje va a obligar los usuarios, como se lo comentamos aquí al director de la DGT, a utilizar otras vías alternativas, vías alternativas que son las que más accidentes tienen y donde más muertes se están produciendo. Por tanto, estamos abocando a los ciudadanos a que se jueguen la vida. Podemos fijarnos en la reciente inauguración de una carretera que ya se paga en Vascongadas, donde, según lo publicado, tenemos que por kilómetro, los vehículos ligeros están pagando 0,16 céntimos, 26 céntimos los camiones ligeros y 33 céntimos los camiones pesados. Eso para un trayecto corto, pero una persona que tenga que hacer 30 kilómetros a diario hacia su trabajo, de ida y de vuelta todos los días, a final de mes tendría que aumentar en casi 200 euros el gasto. Hagan el cálculo de lo que le valdría a un camión o a una furgoneta que hace muchísimos más kilómetros que cualquier usuario que vive a las afueras de una gran ciudad y que se tiene que desplazar a diario a la misma.

Por eso esta PNL lo que pretende es pedir al Gobierno que limite la intención a la que parecen no renunciar, que es seguir con esas vías de pago; que venga acompañada de un plan de mejora de las vías secundarias, ya que se prevé una mayor uso de las mismas, como como se ha explicado; y que las carreteras que vayan a entrar en ese plan de peaje porque finalmente no haya más remedio tengan un estudio previo y un plan de mejora y obras que pudieran necesitar. Y espero que estos estudios no se demoren, porque si la solución se demora en lo años, pues imagínese qué solución es cobrar ese peaje a los usuarios y que pasen los años, los años y finalmente no se haga nada. Puedo poner como ejemplo una iniciativa que se planteó desde mi grupo: preguntamos por la A-44, que es la carretera que va desde Mengíbar hasta Jaén. Algunos diputados aquí presentes, que son también de la provincia y que vienen a esta Comisión la conocen. A la altura de Mengíbar, tenemos hasta la capital casi 20 kilómetros que llevan tres o cuatro años en obras, una autovía de 120 donde tenemos que ir casi en todo el recorrido a 80. A pregunta realizada a este Gobierno nos contestaron hace casi dos años que se estaba haciendo un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 31

estudio técnico para arreglarla; han pasado años y la carretera no está igual que hace dos años, está muchísimo peor. Por lo tanto, mucho me temo que esta forma de fiscalizar y de meter la mano en el bolsillo a los españoles no es precisamente para mejorar las carreteras, como ustedes dicen, sino que lo que hacen es utilizar ese dinero para el derroche en chiringuitos y en los ministerios, como el Ministerio de Igualdad, que pretende captar 20 000 millones de euros el próximo año.

Señorías, vamos a aceptar la enmienda del Grupo Popular, porque creemos que abunda mucho más si cabe, de una forma más explícita, en lo que desarrolla nuestra PNL y también en los propios puntos que incluye de petición al Gobierno.

Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchísimas gracias.

En turno de defensa de la enmienda presentada, por parte del Grupo Popular, señora Gázquez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Gracias, presidenta.

Antes de centrarnos exactamente en la enmienda, en el pago por uso y también en otros temas de los que queríamos dejar constancia en esta Comisión, queremos destacar el deterioro que sufren nuestras carreteras, el deterioro que sufre toda nuestra red viaria, tanto la red nacional como la autonómica, de muchas autonomías, no de todas, afortunadamente. No se está invirtiendo lo suficiente en conservación. Está claro que la diferencia económica entre reparar y rehacer no es proporcional, es directamente exponencial. No es lo mismo tener que reparar algún tramo que tener que hacerlo de nuevo completamente. Más a mayores, como dirían en algún territorio, los estudios especializados nos están diciendo que nuestra calificación del pavimento es deficiente. Estamos llegando a un patrimonio, como es toda nuestra red viaria, del que en España tenemos que sentirnos muy orgullosos por cómo vertebra el país, y de la calidad de carreteras que teníamos pasamos a tener un patrimonio absolutamente deteriorado y que pierde valor día a día. Los presupuestos públicos no reflejan en ningún caso las medidas necesarias para volver a revalorizar, insisto, nuestra red viaria. Es más, nosotros, año sobre año, tanto territorial como de forma nacional, presentamos enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para conservación de carreteras, y año sobre año el Partido Socialista y sus socios, por supuesto, nos las echan abajo. Entendemos que son partidas poco vistosas, con las cuales uno no va a cortar cintas ni aparece por ahí el ministro o ministra de turno, ni incluso el presidente del Gobierno, pero desde luego en nuestras carreteras merecen partidas amplias de conservación, como también estaban, por cierto, recogidas en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y ahora mismo no vemos proyectos exactamente vinculados a ellas.

Asimismo, y precisamente relativo a esta Comisión, hay muchos estudios ya que relacionan el progresivo deterioro de nuestras carreteras con el aumento de víctimas de accidentes de tráfico en esos puntos en los cuales las carreteras presentan ese deterioro de manera significativa. En esos puntos que pueden ser de baja visibilidad, curvas o cambios de rasante, habría que proponer actuaciones muy concretas, como los puntos de alta velocidad, donde hay accidentes, en las intersecciones, incluso en zonas en las que no se desbroza y no se puede ver la señalización ni vertical ni horizontal. Acaba de poner el señor Alcaraz el ejemplo de un territorio. Yo puedo poner el ejemplo del suroccidente asturiano, que está absolutamente aislado por las carreteras tanto nacionales como autonómicas.

Vuelvo a nuestra enmienda. Lo que también queremos dejar claro en la Comisión de Seguridad Vial es nuestra posición en contra del pago por uso. No se puede explotar más a los ciudadanos. Yo no sé en qué país vive el Partido Socialista ni el Partido Comunista o los partidos comunistas que apoyan al Gobierno. No se puede explotar más. Estamos pagando la gasolina a 2 euros el litro y encima nos quieren hacer pagar por utilizar las carreteras. Esto va a ser un confinamiento. No hace falta que marquen un estado de alarma, porque no vamos a poder utilizar el coche, no vamos a salir a la carretera. Yo, desde luego no me voy a poder permitir, y tampoco mucha gente, desafortunadamente, que tiene una condición económica peor que la mía, coger un coche, pagar por la carretera y encima pagar esos precios por la gasolina.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

Para fijar posición por parte del Grupo Euskal Herria Bildu, tiene la palabra el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: No voy a intervenir. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 32

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Gracias.

Por el Grupo Vasco, señora Gorospe, tampoco va a intervenir. Por el Grupo Plural, señor Rego, tampoco. Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Señorías de la derecha, son ustedes un poco cansinos. Les aclaro que ni soy comunista ni pertenezco a ningún partido comunista, pero eso les da igual, porque ese es el mantra que ustedes tienen que decir y repetirlo constantemente.

En cuanto a la PNL, qué quiere que le diga: todo mal, todo mal. Los impuestos mal, nos han hecho un repaso de todos los impuestos y todos están mal; los peajes también están mal. Pero, claro, luego escuchamos al Grupo Popular y nos recuerda ciertamente el deterioro de las carreteras y que no se invierte lo suficiente. Si tenemos un déficit al año, según los datos oficiales, de 11 000 millones de euros para el mantenimiento de las carreteras y cualquier fuente de financiación les parece mal, yo me pregunto qué ocurrirá si ustedes —Dios no lo quiera— llegan a alguna vez al Gobierno.

En definitiva, como a ustedes todo les parece mal, pues a nosotros no nos gusta su PNL, porque lo que queremos es que se pueda gestionar y se puedan proponer alternativas para que este país vaya adelante y siga yendo adelante, a pesar de la tremendamente difícil situación global en la que estamos inmersos y que, por cierto, es la causante del alza de los precios de los combustibles. ¿O acaso ustedes no se han enterado de que su amigo Putin ha invadido Ucrania? En fin, señorías, votaremos en contra de su proposición no de ley.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias.

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

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, señora presidenta.

Si hay algo de cierto en esta PNL que nos presenta el partido del bulo y de la mentira es que en nuestro país sufrimos un importante déficit en materia de mantenimiento de la red de carreteras como consecuencia de la dejadez del Partido Popular. Señorías, les voy a dar un dato: 1371 millones de euros, esta es la cifra que ha destinado el Gobierno de España en los presupuestos del año 2022 para la conservación de las carreteras de nuestro país. Señorías de VOX, ustedes madrugan mucho pero trabajan poco. Si ustedes se hubiesen aplicado un poquito en el trámite presupuestario sabrían que hemos destinado una cantidad muy importante para la conservación de las carreteras, concretamente, se ha destinado al mantenimiento el 56 % de las inversiones en materia de carreteras.

Señora Vázquez, mire, igual este gráfico le devuelve a la realidad. **(Muestra un gráfico)**. Estas son las inversiones que hizo el Partido Popular cuando gobernó. Estas son las inversiones que hizo el Partido Popular. Lo fácil es criticar por criticar, señorías, lo difícil es ponerse a trabajar y hacer políticas que ayuden a mejorar la vida de los españoles. Pero para que se hagan una idea, porque igual las barras del gráfico les confunden, se lo voy a explicar. En el presupuesto del PP del año 2018 se reservaron para mantenimiento solo 786 millones de euros, solo 786 millones de euros. Le repito los datos, 1371 millones de euros. La diferencia es clara y manifiesta. Esta cifra se ha aumentado gracias a los fondos de recuperación, sí señorías, aquellos que ustedes fueron a Europa a decir que no nos diesen, patriotismo el suyo. Por otro lado, el Gobierno se ha comprometido a no prorrogar ni a volver a licitar aquellas concesiones de peaje cuyo plazo finalice. Desde la llegada del presidente Pedro Sánchez al Gobierno se ha revertido esta situación y ya llevamos más de 1000 kilómetros que antes eran de peaje.

Por último, desde el Gobierno se ha planteado, en el marco de la nueva estrategia de movilidad, la necesidad de abordar un modelo de la red viaria de cara al futuro que pueda afrontar adecuadamente las necesidades de conservación, aquello que ustedes tenían en un cajón en el ministerio y que gracias a la moción de censura ustedes no pudieron llevar a cabo.

Como reflexión final, señorías, déjenme que les diga que no se hagan trampas en el solitario, no intenten desviar el debate de esta Comisión. Aquí venimos a hablar de seguridad vial y por eso les invito a que si tienen alguna cuestión relacionada con los peajes, el mantenimiento de la carretera, porque han hablado más de ello que de la seguridad vial, lo lleven a la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Y recuerden que este Gobierno tiene como prioridad la seguridad vial de calidad y con unas infraestructuras seguras e innovadoras.

Gracias, presidenta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 33

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muchas gracias. Entendí antes, señor Alcaraz que aceptan la enmienda.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Sí presidenta, aceptamos la enmienda del Grupo Popular.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Muy bien, muchas gracias.
Señorías. Vamos a hacer un breve receso de aproximadamente cinco minutos para ordenar las votaciones. **(Pausa)**.

VOTACIONES.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Podemos empezar ya. La votación se realizará a mano alzada.

Comenzamos con la proposición no de ley sobre mejora de la N-547 entre Arzúa y Melide, del Grupo Parlamentario Plural. Se vota teniendo en cuenta la enmienda del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 18; abstenciones, 1.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley, relativa a revisar la actual clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminante realizada por la Dirección General de Tráfico, presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Se vota según la enmienda transaccional presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 5; abstenciones, 10.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Queda aprobada.

Votamos la tercera proposición, sobre circulación por las aceras de los vehículos de movilidad personal, del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota según la enmienda transaccional presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 10.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Queda aprobada.

Votamos la proposición sobre apoyo al sector de la motocicleta y otros vehículos ligeros personales, del Grupo Parlamentario Popular. Se vota según la enmienda transaccional presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 1.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre el fomento de la prevención y protección de la seguridad vial de la infancia alrededor de los centros educativos, del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota con la aceptación de la enmienda del Grupo Republicano.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 14; abstenciones, 1.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre la obligatoriedad de la utilización del chaleco airbag en el examen para obtener el permiso de conducción de motos, del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota según la enmienda transaccional presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, 7.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Queda aprobada.

Se vota la proposición relativa a mantener la exención de tributación de las indemnizaciones recibidas por las víctimas de la siniestralidad vial o sus familiares, del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 19; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 612

9 de marzo de 2022

Pág. 34

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Queda rechazada.

Votamos la proposición relativa a la señalización de curvas peligrosas, del Grupo Parlamentario Republicano. Se vota según la enmienda transaccional presentada.

Efectuada la votación, dijo

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Queda aprobado por unanimidad.

Por último, votamos la proposición no de ley relativa a impulsar una planificación de inversión en carreteras que mejore la seguridad vial, del Grupo Parlamentario VOX. Se vota aceptando la enmienda del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 20; abstenciones, 1.

La señora **VICEPRESIDENTA** (García López): Queda rechazada.

Ha sido un honor presidir esta Comisión, aunque haya sido de una manera accidental. Les agradezco enormemente el tono mantenido durante toda la tarde.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y treinta minutos de la tarde.