



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 760

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JORDI JANÉ I GUASCH

Sesión núm. 25

celebrada el martes, 20 de febrero de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|---|
| — Sobre seguridad en las carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001947.) | 2 |
| — Sobre la introducción de pictogramas en los envases médicos informando de sus efectos en la conducción. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001559.) | 4 |

— Sobre el envejecimiento de la población y su relación con la conducción de vehículos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001595.)	6
— Por la que se insta al Gobierno a mejorar la señalización de los pasos de peatones. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001086.)	8

Se abre la sesión a las once y treinta y cinco minutos de la mañana.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE SEGURIDAD EN LAS CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001947.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, vamos a dar inicio a la sesión de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. Al final, estaban en condiciones de poder ser incluidas en el orden del día las cuatro proposiciones no de ley que figuran en el mismo y, por tanto, vamos a seguir el orden establecido. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Popular se ha presentado una proposición no de ley sobre seguridad en las carreteras y para la defensa de la misma tiene la palabra su portavoz el señor González.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ:** Señor presidente, una vez más estamos en esta Comisión de Seguridad Vial haciendo referencia a las dos ruedas. Me siento portavoz de las dos ruedas en este caso, pero he de reconocer que cada vez más los que defendemos el mundo de las dos ruedas en las carreteras, sin excluir absolutamente a nadie, estamos consiguiendo contagiar a aquellos que no entendían, no percibían o no se acercaban al mundo de las motos en las carreteras. El Grupo Popular una vez más presenta una iniciativa que tiene como fondo las dos ruedas, las motos en nuestras carreteras; y digo como fondo porque a lo mejor la forma sea más amplia, pues estamos hablando de la seguridad en las carreteras que a todos nos afecta, a los que conducimos cuatro y dos ruedas y a los que conducen simplemente cuatro ruedas, pero no es menos cierto que mejorar esta seguridad con el tiempo y con las acciones del Gobierno, de las comunidades autónomas y de los municipios imprimirá, en todo caso, que estas actuaciones mejoren sustancialmente la seguridad en las carreteras y a su vez mejoren esas terribles estadísticas que nos compungen a todos cuando las vemos por accidentes de tráfico que, en

muchas ocasiones, no solo son por culpa del conductor sino del hecho estructural de las carreteras.

El tema de las motos se inició en este Parlamento por primera vez en 1996 y aquel Gobierno entonces inició la modificación de las infraestructuras que afectaban más a los motoristas en caso de accidente, los famosos postes de los pretiles protectores, que tenían una forma de T en viga y que desgraciadamente en caso de accidente y de que el motorista se cayera hacían que chocara contra ellos, con amputaciones terribles cuando no la muerte. Eso se ha ido mejorando, se han ido cambiando esos postes en forma de T por otros sin esos filos cortantes. Aun así, la técnica y la investigación han ido recomendando su sustitución posteriormente y todo esto se ha ido desarrollando desde 1996, como digo, y los gobiernos posteriores han ido ejecutando estas modificaciones poco a poco.

La proposición no de ley que presentamos hoy —luego hablaré de una enmienda del Grupo Socialista— no pretende instar al Gobierno a nada que no se haya hecho o se esté haciendo, sino que tengamos unos datos más fehacientes, más frescos, para poder trabajar con ellos en la mejora, si cabe, de la seguridad de las carreteras respecto a los motoristas. Pretende que esta Cámara inste al Gobierno a que se siga trabajando en la modificación de las infraestructuras a que he hecho referencia antes, que nos faciliten los datos de las localizaciones geográficas donde se han realizando en los ejercicios de 2005 y 2006, y la previsión que existe para este año corriente, independientemente de que el proyecto del Gobierno esté enclavado desde 2006 a 2012. Nadie puede decir que no a una iniciativa de estas características, que lo único que pretende es que todos tengamos mayor información para que así también el mundo de las dos ruedas, el mundo de los moteros, se sienta tranquilo pensando que aquellas personas que tenemos responsabilidad en ello estamos incentivando que no decaiga, que se siga trabajando en ello y que al fin y al cabo el horizonte sea la sustitución definitiva de todas aquellas infraestructuras que pueden afectar a la conducción sobre todo de las dos ruedas.

Haciendo referencia a la enmienda que nos presenta el Grupo Socialista, dicen que lo que abunda no empeora sino que mejora. Reconozco que instar al Gobierno

desde esta Comisión, desde el Congreso de los Diputados, a que siga con la ejecución del plan puesto en marcha en 2006, de adecuación de los sistemas de contención para la protección de los motoristas no empeora la proposición no de ley, sino que la mejora, con lo cual desde el Grupo Parlamentario Popular aceptamos sin ningún tipo de duda esta enmienda que nos ofrece el Grupo Socialista y esperamos que, una vez más, en el ámbito de esta Comisión y en lo que hace referencia a las dos ruedas exista unanimidad, porque cuando hablamos de accidentes, cuando hablamos de seguridad y cuando hablamos de vidas tenemos que estar todos de acuerdo en mejorar las infraestructuras de nuestras carreteras y para la seguridad de nuestros conductores de cuatro y de dos ruedas.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado una enmienda de adición por el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Mas.

El señor **MAS I ESTELA**: Señor presidente, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista no abundaré en los motivos que llevan a esta Comisión a trabajar en el tema de la seguridad vial de los motociclistas, pues todo lo que el portavoz del Grupo Parlamentario Popular ha dicho en relación con lo que motivó que se tomaran medidas en esta cuestión es suficiente y está claramente explicado.

El Grupo Parlamentario Socialista acepta la proposición no de ley que propone el Grupo Parlamentario Popular por la siguiente razón. Los datos que se conocen en esta Cámara, a través de la Comisión de Fomento, son parciales pero comprensivos de todo lo que se va a hacer desde el Ministerio de Fomento en la mejora de los guardarraíles. Mi compañera Eloísa Álvarez, en la Comisión de Fomento del 20 de diciembre del año pasado, a partir de una proposición no de ley socialista que indicaba al Gobierno que todas las nuevas obras se hicieran de acuerdo con la normativa adecuada, que es la orden circular del año 2004, aprobada en 2005, ya expuso las ocho actuaciones previstas que se licitaron en 2006, con una longitud de 164 kilómetros, y las ocho más que se van a hacer en 2007, con una longitud de 267 kilómetros. Lo único que falta es saber cuáles son estos tramos y, conociendo el total, supongo que no hay ningún inconveniente por parte del Ministerio de Fomento en facilitar lo que pide el Grupo Parlamentario Popular en esta proposición no de ley. Pero esta proposición no de ley quedaría coja, refiriéndose solo a la petición de lo que pasó en 2005 y 2006 y lo que haya previsto en 2007, si no se complementara —en la idea de que lo que abunda no daña— con lo que el Gobierno tiene previsto hacer cara al futuro. Todo arranca de esta orden circular del año 2004, aprobada en 2005, que se ajusta a las recomendaciones sobre el sistema de conducción de vehículos de las directrices de normalización emanadas de la Comisión Europea. A partir de ahí se hizo un plan de adaptación a esta orden circular para ver en qué tramos

de carreteras se estableció que tenía que trabajarse en 1.505 kilómetros. Reitero que mi compañera en la Comisión de Fomento propuso otra proposición no de ley sobre el futuro, que fue aprobada. Por tanto, estamos hablando de los 1.505 kilómetros que hay en el plan más todos los que se tengan que hacer con posterioridad. Como digo, en el año 2006 se han hecho 164 kilómetros, en 2007 se han hecho 267 kilómetros, y la media es para ejecutar en estos siete años del plan, 2006-2012, los 1.505 kilómetros de carreteras. Por eso nosotros proponemos añadir a la proposición del Grupo Parlamentario Popular que instamos al Gobierno a continuar con la ejecución del plan de adecuación 2006-2012 de los sistemas de contención para la protección de los motociclistas. Además de pedir al Gobierno que nos explique cuáles fueron los tramos de 2005, de 2006 y de 2007, le instamos —es otra instancia más que se hace desde el Parlamento— a que continúe trabajando en este campo en el plan de actuación. Creemos que no hay inconveniente por parte del Grupo Parlamentario Popular en hacer este añadido porque la proposición no de ley quedaría mucho más completa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? Por Coalición Canaria tiene la palabra su portavoz el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor presidente, quiero expresar el sentido de nuestro voto, que va a ser positivo, habiendo un entendimiento razonable y lógico entre la buena iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y la enmienda complementaria del Grupo Parlamentario Socialista. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)** Tengo esta satisfacción dado que es una demanda cada vez más creciente de los motociclistas ante la situación de peligrosidad de los llamados quitamiedos o vallas protectoras. Es una cuestión de adaptación tecnológica para que cuando exista colisión de los motociclistas con las defensas protectoras, como una cuchilla cortadora, la peligrosidad disminuya. Nos parece un caso de sentido común, muy racional y humanitario, por lo que sumaremos nuestro voto a la propuesta final.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Simplemente quiero manifestar el apoyo de nuestro grupo parlamentario a esta proposición no de ley con la adición que se ha planteado a través de una enmienda. No es la primera vez que esta Comisión de Seguridad Vial se pronuncia a favor de medidas en positivo para el sector de las dos ruedas. En este ámbito no podemos caer en la autocomplacencia. Se están realizando actuaciones pero deben impulsarse con mayor intensidad, si cabe, porque esos diseños agresivos con ese efecto guillotina que de

manera dramática causan graves lesiones o la muerte a conductores de motocicletas y ciclomotores es un problema urgente que debemos resolver. Aprovecho para hacer una llamada a otras administraciones públicas, pues hay muchas carreteras de dependencia autonómica o de diputaciones provinciales que, al igual que está haciendo la Administración General del Estado, tienen también que actuar de manera prioritaria para realizar este conjunto de cambios en sus respectivos parlamentos. Anuncio, como no puede ser de otra manera, el voto favorable de nuestro grupo parlamentario a esta proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Muchas gracias, señor Jané. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por el resultado del debate se entiende que el Grupo Popular acepta la enmienda de adición presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

— **SOBRE LA INTRODUCCIÓN DE PICTOGRAMAS EN LOS ENVASES MÉDICOS INFORMANDO DE SUS EFECTOS EN LA CONDUCCIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001559.)**

El señor **PRESIDENTE**: La segunda proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Socialista, es sobre la introducción de pictogramas en los envases médicos, informando de sus efectos en la conducción. Para su defensa tiene la palabra la señora Holgado.

La señora **HOLGADO FLORES**: La proposición no de ley pretende añadir un elemento más en la lucha que venimos manteniendo contra los accidentes de tráfico, y ello porque somos conscientes de que son muchos los factores que influyen en la producción de los mismos y que no todos ellos son tratados con la importancia que su nivel de riesgo comporta. Los accidentes de tráfico son considerados en nuestro país como un verdadero problema de salud pública. Según se recoge en el Libro Blanco sobre salud, medicamentos y seguridad vial, impulsado por el Instituto Europeo de Estudios Sanitarios, se estima que alrededor de un 30 por ciento de las muertes violentas que se producen en España se deben a los accidentes de circulación y el 5 por ciento de los mismos al consumo de fármacos, así como que el 30 por ciento de los conductores españoles toma algún medicamento de forma regular. Si a estos datos añadimos los recogidos en la encuesta nacional de salud de España, referida a 2004, que señala que solo el 26 por ciento de los prospectos advertía de la relación entre el consumo de fármacos y la conducción, o por ejemplo que un 76 por ciento de las personas que consumen medicamentos confiesan no haber recibido información sobre dicha

relación por parte de sanitarios, médicos y farmacéuticos, debemos concluir que los legisladores nos sentimos obligados a hacer algo al respecto. No obstante lo dicho anteriormente, creo que actualmente sanitarios, médicos y farmacéuticos son cada vez más conscientes de la inestimable ayuda que supone su colaboración en la lucha contra los accidentes de tráfico, de ahí que por propia iniciativa estén creando foros de información, concienciación y debate, así como abordando el problema en revistas especializadas, lo que sin duda propiciará una lucha más eficaz contra los accidentes en general y los producidos por el uso de medicamentos no aptos o peligrosos para la circulación en particular. La vicepresidenta de la Sociedad Española de Medicina de Familia y Comunitaria, Carmen Moliner, afirma que el profesional sanitario, sobre todo el que desarrolla su labor en atención primaria, se encuentra en una situación privilegiada para potenciar la prevención de estos accidentes, ya que están en condiciones de intervenir sobre conductas de riesgo como, por ejemplo, el consumo de alcohol y drogas o la correcta utilización de medicamentos. También cabe reseñar aquí que determinadas compañías de seguros colaboran en este ámbito, y es que las mismas son conscientes de la importancia que tiene una correcta educación vial y la colaboración que desde todos los ámbitos debe darse a las distintas administraciones en su lucha contra los accidentes de tráfico.

Estarán conmigo en que resulta indiscutible la relación directa que se establece entre el consumo de determinados medicamentos y la reducción en la capacidad de atención y concentración, entre otros factores de riesgo, para la conducción. Esta realidad objetiva, entre otras, es la que ha llevado al Parlamento Europeo a aprobar el 29 de septiembre de 2005 una resolución sobre el programa de acción europeo de seguridad vial, que en su punto 23 recoge que el Parlamento Europeo acoge con satisfacción la idea de introducir pictogramas obligatorios armonizados en los envases médicos, basados en la clasificación europea de los medicamentos con arreglo a sus efectos. De acuerdo con la normativa europea, la posible influencia de los fármacos en la conducción de vehículos constituye uno de los aspectos de inclusión obligatoria en la ficha técnica de los medicamentos. Según su posible acción sobre la conducción de vehículos se pueden diferenciar tres grupos: primero, los que no producen efectos conocidos; segundo, pueden tener efectos adversos menores o moderados; y tercero, pueden producir efectos adversos graves o parecer ser potencialmente peligrosos. Creemos que así también lo ha entendido el Ministerio de Sanidad y Consumo del Gobierno de España, que ha remitido a las Cortes el proyecto de ley de garantía de calidad y uso racional del medicamento, aprobado en Consejo de Ministros y actualmente en tramitación en esta Cámara, en el que se recoge que el prospecto de los medicamentos deberá proporcionar a los pacientes información sobre los efectos adversos, interacciones y contraindicaciones en especial sobre la conducción de vehículos a motor. Asi-

mismo, dicho ministerio se encuentra elaborando un proyecto de real decreto de etiquetado y prospecto de los medicamentos de uso humano, con el fin de desarrollar las características y contenidos del etiquetado, prospectos y envase exterior, recogidos en el anteriormente citado proyecto de ley. El hecho de que el Ministerio de Sanidad y Consumo se encuentre trabajando en la línea antes señalada ha llevado a mi grupo a presentar la proposición no de ley que hoy debatimos, para que no solo en el prospecto, es decir en el interior de los envases de medicamentos, se informe sobre los efectos que los mismos tienen en una correcta conducción, sino además que de forma simbólica aparezca recogido en el exterior de los envases, con el fin de que no exista la posibilidad de ser ignorado por las personas consumidoras de los mismos. Por su parte, la Dirección General de Tráfico ha llevado a cabo diferentes estudios para conocer, entre otras cuestiones, los efectos que sobre la conducción tiene la ingesta de sustancias psicoactivas, incluidos diferentes fármacos, o sobre la presencia de las mismas en personas fallecidas en accidentes de circulación. Dichos estudios revelan que existe una relación entre accidentes y consumo, aunque la misma no pueda ser exactamente objetivada, ya que la relación entre fármacos, conducción de vehículos y accidentes de tráfico es siempre compleja. En general, la mayoría de los efectos no deseados son bien conocidos, aunque la intensidad y frecuencia con que esta sintomatología puede manifestarse no es la misma para todas las personas.

Por todo lo expuesto anteriormente y en el convencimiento del consenso en el seno de esta Comisión, el Grupo Socialista presenta para su aprobación la siguiente proposición no de ley: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para la introducción de pictogramas obligatorios en los envases médicos informando de sus efectos en la conducción, basados en la clasificación europea de los medicamentos con arreglo a sus efectos y con el máximo de armonización con el resto de los países de nuestro entorno europeo. Como ya he dicho, espero unanimidad en la aprobación de esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se han presentado enmiendas. Por tanto, vamos a dar la palabra a los grupos parlamentarios que deseen intervenir en el debate. En primer lugar, por Coalición Canaria tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor presidente, mi grupo va a votar a favor esta proposición no de ley que ha defendido la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, por entender que está dentro de una normativa dispuesta por el sentido común y por el avance en las exigencias de garantías que se están adoptando. Si estamos desarrollando en multitud de envases logotipos o pictogramas referidos a su capacidad de reciclaje (ya es obligatorio prácticamente en la fabricación de todos los países europeos que los

envases de cualquier producto lleven un pictograma o logotipo indicativo de que son materiales que deben y son reciclables en los desechos urbanos o rurales), sería una falta de sensibilidad que no lo tuviéramos también en el área de los fármacos, sobre todo cuando hoy día hay una cantidad enorme de medicamentos que tienen esos efectos que los patólogos en medicina llaman la obnubilación del sensorio, es decir, aquellos que producen unos efectos psicofísicos o psicomotores en la alteración de los reflejos sensoriales. Por tanto, todos los ansiolíticos o cualquier otro producto que tenga efecto sobre los sistemas sensoriales del organismo humano ha de llevar la advertencia adecuada a través de un pictograma. Esto nos permitiría una homogeneización también —dada la resolución del Parlamento Europeo certeramente invocada por la portavoz socialista, cuando hoy día, por el fenómeno del turismo, los automovilistas están adquiriendo medicamentos fabricados en distintos países de la Unión Europea aunque con un nombre distinto según su registro farmacológico— del pictograma adecuado para saber que aquel producto puede reducir los reflejos sensoriales y conducir a accidentes indeseables de circulación. Entendiendo la bondad de esta iniciativa, mi grupo la va a votar favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Lope.

La señora **LOPE FONTAGNE**: Como no podría ser de otra manera, el Grupo Parlamentario Popular va a apoyar esta proposición no de ley que insta al Gobierno a aplicar una recomendación del Parlamento Europeo. Es cierto que partimos de unos datos muy graves y, como ha dicho la diputada socialista, la incidencia de los medicamentos en la conducción es importante. Recordó estadísticas del Instituto Nacional de Toxicología que son muy graves: el 10 por ciento de los muertos o heridos en carretera había tomado alguna medicina psicoactiva o que el 5 por ciento de las víctimas en accidentes de tráfico había ingerido alguna medicina. Efectivamente estos datos son muy graves y también son similares en la mayoría de los países europeos. Por tanto, nos parece positivo que las instituciones europeas recomienden incluir pictogramas en los envases médicos que adviertan a los usuarios de las posibles alteraciones en la capacidad de conducir, aunque tampoco en todos los países europeos hay las mismas garantías. En España ya tenemos bastantes medidas que deberían haber mejorado la situación, aunque de acuerdo con estos datos de accidentes quizás no lo han hecho como hubiésemos querido. En el trámite para la renovación del permiso de conducir en España, el facultativo valora la aptitud del solicitante analizando los fármacos que consume, el cual no se da en todos los países europeos, por lo que podemos decir que estamos un poco mejor que en otros países. También los médicos, en principio, al recetar unas medicinas que pueden

alterar la conducción deben informar de los peligros existentes. Como también ha recordado la diputada socialista, desde 1993, los prospectos de las medicinas incluyen la advertencia de los efectos sobre la conducción y, por tanto, eso sí que debería haber influido en la disminución de los accidentes de circulación. Esta nueva medida puede ser más beneficiosa en los casos de automedicación o en que los productos sean de venta libre. Hay muchas medicinas de uso habitual, como los simples antitusivos o analgésicos, que pueden alterar la capacidad de conducir sin que los conductores sean conscientes de ello. Si leen la advertencia de los envases quizás podremos tener menos accidentes o por lo menos se habrá intentado. Sería conveniente que las autoridades sanitarias revisasen las listas de medicamentos y comprobasen si en los que alteran gravemente la conducción, en los diferentes modos en que la puede alterar un medicamento, habría que estudiar si la venta tiene que ser libre o sería más beneficioso que fuera necesaria una receta médica. Como digo, las instituciones sanitarias deberían valorar esto, aunque vamos a apoyar esta proposición no de ley, como he dicho al principio.

— **SOBRE EL ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN Y SU RELACIÓN CON LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001595.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la tercera proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el envejecimiento de la población y su relación con la conducción de vehículos. Para la defensa de la misma tiene la palabra la señora Lizarraga.

La señora **LIZARRAGA GISBERT**: Señoras y señores diputados, todos los informes, estudios y dictámenes apuntan al envejecimiento creciente de la población española. Cada día se acepta más que las habilidades necesarias para la conducción segura empiezan a deteriorarse a la edad de 55 años, disminuyendo de forma importante a partir de los 75 años de edad. Está ampliamente documentado cuál es el deterioro de las capacidades psicomotoras relacionadas con el envejecimiento. El deterioro de las capacidades psicomotoras utilizadas en resolver situaciones viales asociado al envejecimiento se manifiesta en alteraciones en la recepción sensorial, el procesamiento cognitivo, la toma de decisión y selección de respuesta y la ejecución de la misma. La función visual permite obtener la mayor parte de información durante la conducción, más del 80 por ciento y la más relevante. Más del 15 por ciento de la población presenta defectos de visión relacionados con el envejecimiento. Estas alteraciones son debidas, por una parte, al propio proceso de envejecimiento: deterioro de la acomodación y de la adaptación, estrechamiento del campo visual, agu-

deza visual estática y cinética, percepción del contraste y del movimiento, y por otra, a trastornos asociados a la edad o a enfermedades crónicas como cataratas, glaucoma, diabetes, hipertensión arterial, etcétera. En el campo de la capacidad auditiva existe una tendencia a la incapacidad para reconocer y discriminar los sonidos, sobre todo cuando provienen de distintas fuentes, dificultad para localizar la procedencia del estímulo sonoro y disminución cuantitativa de la audición, sobre todo para tipos aptos. Algunas capacidades mentales modifican la situación del anciano como conductor frente al medio, lentitud en la capacidad de respuesta, disminución en la capacidad de fijación y dificultad de aprendizaje, sobre todo en las situaciones de sobrecarga de información habituales en la conducción urbana. Existe mayor dificultad para recoger, procesar y retener la información en su totalidad, por lo que habitualmente esta es reducida y simplificada para poder emitir respuestas menos lentas. También es preciso conocer los efectos de aquellas patologías o morbilidad asociadas al envejecimiento o a la toma de fármacos. No debemos olvidar la alta prevalencia del consumo de medicamentos en este grupo de población, que pueden hacer de nuestros mayores un grupo de riesgo en caso de no adoptar las medidas adecuadas. La población mayor cada vez está más expuesta a verse implicada en accidentes de circulación debido al crecimiento en el uso de vías públicas tanto de peatones como de conductores de vehículos. Según datos aportados por la Dirección General de Tráfico, las personas mayores se ven implicadas en los accidentes sufriendo lesiones más graves que los más jóvenes. Es decir, de las 10.330 personas de más de 64 años que fueron víctimas de accidentes el 7 por ciento resultaron fallecidas y el 22 por ciento heridas graves, mientras que en el total de las víctimas estos porcentajes fueron del 3 por ciento y del 15 por ciento respectivamente.

Por todo ello consideramos adecuada la aprobación de esta proposición no de ley que insta al Gobierno, por una parte, a realizar campañas de sensibilización dirigidas a la gente mayor y a su entorno familiar para que de forma pedagógica se les informe de los riesgos de la conducción, de la pérdida de capacidades por razones de edad y de la conveniencia de plantearse uno mismo si puede y debe seguir conduciendo de forma responsable; y por otra parte, a revisar, actualizar y reforzar en su caso los protocolos de actuación de los centros de reconocimiento médico en todo aquello que se refiera a la gente de edad avanzada, en atención a la importancia que el tema tiene y merece. Espero el voto afirmativo a esta proposición no de ley que ayudará a mejorar la vida de nuestros mayores.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Popular y para la defensa de la misma tiene la palabra el señor López.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Leyendo la proposición no de ley que nos presenta el Grupo Parlamentario Socialista no podemos más que estar completamente de acuerdo, pero no es menos cierto que estamos hablando de un segmento de la población que cada vez —como usted bien ha dicho y los datos así lo apoyan— va a ser más numeroso. Hoy día podemos decir que el colectivo de más de 65 años es más del 20 por ciento y que los conductores de este segmento son el 10 por ciento de mayores de 65 años y se prevé que en el año 2020 sea el doble de los de hoy día. También es cierto que aunque es un segmento de la población con poco riesgo, cuando se implican en los accidentes, según los datos que hemos podido recabar, no llegan al 4,7 por ciento y, al mismo tiempo, este tanto por ciento no implica que sean ellos los culpables, simplemente que están implicados en los accidentes. Hoy día, el segmento mayor de conductores es el que está entre los 35 y los 45 años y se prevé que dentro de veinte años sea el de 70 años. Atendiendo a todo lo que usted ha dicho antes, al mismo tiempo hay que tener en cuenta las condiciones para renovar los carnés, que son que los de menos de 45 años se renuevan cada diez años, entre 45 y 60 años cada cinco años, entre 60 y 70 cada dos años y a partir de los 70 cada año. También es cierto —y por eso doy estos datos— que a partir de los 70 años solo se pagan en el centro médico 23 euros y se está exento en la delegación de tráfico, y entre los 65 y los 70 se pagan 33 euros en el centro médico y 18 euros la tasa de tráfico. Nuestro grupo parlamentario cree que independientemente de que insten al Gobierno en este sentido, y nosotros lo apoyemos y estemos completamente de acuerdo, estas medidas tendrían que venir acompañadas de la gratuidad. Estamos convencidos de que así los controles serían mucho mejores y las personas los pasarían voluntariamente, porque a partir de los 65 años, que teóricamente es cuando uno cobra ya la pensión, está pagando cada año estos porcentajes. Entendemos que podíamos instar también al Gobierno a que la tasa de tráfico se quede exenta pero al mismo tiempo se subvencionen los 23 euros de los centros médicos, que por supuesto les vendría muy bien a todas estas personas que además de renovarse el carné cada año tienen que pagar esto, y no los jóvenes que a lo mejor tienen más dinero y que renuevan el carné cada cinco o diez años. Hemos presentado esta enmienda porque pretendemos rebajar la tasa de tráfico y la del centro médico, subvencionándolos, a partir de la edad de jubilación, pero no a todos los jubilados o pensionistas, porque hay algunos que tienen 45 ó 50 años. Respecto a los pensionistas abundamos en lo que usted está diciendo en cuanto a la edad, y al mismo tiempo estamos dándoles la posibilidad de que vayan a estos centros médicos para su control. Me parece bien lo que han dicho de instar al Gobierno para que de alguna manera los centros médicos se doten de mayor conocimiento, tanto psicológico como psiquiátrico, ya que seguramente estas enfermedades sean las

que hoy día tienen más impacto en los accidentes. Nosotros pretendemos que apoyen nuestra enmienda. De todas maneras —lo digo de antemano— aunque no la apoyaran, desde luego nosotros vamos a votar a favor de su iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? Por Coalición Canaria tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: En la misma línea que ha expresado el portavoz del Grupo Parlamentario Popular y en coincidencia con lo planteado por el Grupo Socialista, mi grupo va a votar favorablemente porque entendemos que hay una buena intención, pero quiero hacer objeto de atención especial esta iniciativa. Efectivamente, las normas actuales para la renovación de los permisos de conducir tienen un escalonamiento progresivo, como se ha recordado aquí, en los tramos de edad, con un porcentaje muy alto de la población española entre los 60 y 70 años. No olvidemos que a partir de los 70-75 años los incrementos de tasas de defunción son evidentes. Yo diría que en este tramo de 60 a 70 años se puede hacer una buena labor porque creo que la renovación de los permisos de conducir está limitada a dos años. Pero hay un hecho evidente que las estadísticas nos plantean continuamente. En las últimas comparecencias ante esta Comisión del director general de Tráfico, al darnos las estadísticas de siniestralidad y de accidentes por tramos de edad —y esto lo saben perfectamente las compañías de seguros—, en el análisis del coste de las pólizas de aseguramiento nos damos cuenta de que el índice más alto está en los jóvenes. En una compañía de seguros, el precio de la póliza para un joven entre 18 y 25 años, y no hablo de motos, es mucho más alto que la póliza de seguro de una persona de 60 años con experiencia y prudencia. (El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.) Por tanto, esa siniestralidad en los accidentes producidos por jóvenes, cualquiera que sea su estado psicofísico, hace que tengamos que tomar esto con la cautela y prudencia necesarias. Si de lo que se trata es de realizar estas campañas de sensibilización a las personas mayores y a los entornos familiares, bienvenido sea que se pueda realizar esta actuación, pero que en la aplicación de la segunda cláusula de la iniciativa se tenga prudencia para que no sea una causa de distorsión de la actividad de una serie de personas en el uso del automóvil. Entendiendo que la circunstancia es benéfica, votaremos favorablemente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): ¿Acepta el Grupo Socialista la enmienda presentada?

La señora **LIZARRAGA GISBERT**: Agradecemos el apoyo a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, pero en estos momentos no estamos hablando de subvencionar o no a qué sector de los jubi-

lados, y también hemos de tener en cuenta que no todos los jubilados tienen el mismo poder adquisitivo pues algunos lo tienen alto. Por tanto, instamos al Grupo Popular a que si quiere presentar esta enmienda que presente una proposición no de ley que hable solo de este tema, pero el espíritu de la nuestra en este momento no era este.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Señor López, ¿quiere añadir algo?

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Ya he indicado que aun en el caso de que no se aceptara la enmienda íbamos a votar a favor. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** La sugerencia que se hace ya la tomaremos en consideración. Vamos a votar que sí, pero aunque no se hablara hoy del tema económico creo que la enmienda viene al pelo, como se suele decir.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MEJORAR LA SEÑALIZACIÓN DE LOS PASOS DE PEATONES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/001086.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), por la que se insta al Gobierno a mejorar la señalización de los pasos de peatones. Para la defensa de la misma tiene la palabra el señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Nuestro grupo presenta esta proposición no de ley en Comisión para proceder a una revisión importante sobre la seguridad de los pasos de peatones sobre todo en los tramos urbanos. Nos referiremos a datos de la Dirección General de Tráfico de 2003, según los cuales de los 12.602 peatones víctimas de accidente hubo 787 muertos y 2.767 heridos graves, y en 2008 accidentes el conductor del vehículo no respetó el paso de peatones. Se produce una dualidad de situaciones. En primer lugar, nuestra proposición no de ley pretende dar un mayor nivel de seguridad marcando con señales verticales y luminosas los pasos de peatones, lo que ya sucede en muchos países de Europa, sobre todo en Inglaterra, donde los pasos de cebras tienen una indicación especial que propicia que el peatón los utilice por su propia seguridad. Es una cuestión de educación por la que conducimos al peatón al sitio por donde tiene que cruzar. En segundo lugar, al conductor le damos la seguridad de que puede identificar que un peatón puede estar cruzando la calzada porque le damos un sistema especialmente marcado para ello, con lo cual se genera ya una prevención respecto a este cruce de calzada frente a una imprevisión que se produce en tramos oscuros o no señalizados cuando se cruza indis-

criminadamente la calzada. Por ello nuestra proposición no de ley intenta mejorar esta seguridad educando al peatón a que pase por puntos marcados, y al conductor que tenga la seguridad de que la sobreiluminación y la señalización vertical le preparan para esta incidencia. Somos conscientes de que estamos hablando de tramos urbanos en los cuales el Ministerio de Fomento, a la hora de marcar las carreteras, no tiene competencias. Por ello instamos al Gobierno a que por la vía que corresponda, sea el Ministerio de Fomento o la Dirección General de Seguridad, se proceda a la revisión de la señalización vertical y las administraciones que son colaboradoras, las comunidades autónomas y sobre todo los ayuntamientos, prevean en sus normativas sistemas de señalización más adecuados para esta seguridad que queremos dar al tráfico en los niveles generales. Por ello nuestro grupo acepta las dos enmiendas de adición que hemos recibido del Grupo Popular y del Grupo Socialista. La primera la creemos oportuna aunque muchas administraciones municipales ya están facilitando el acceso a los pasos de peatones para las personas discapacitadas, y nos sumamos a la propuesta. La del Grupo Socialista nos recuerda esta competencia legislativa de la que carece el Ministerio de Fomento para los tramos urbanos, por lo que lógicamente habría que buscar por el Congreso de los Diputados o por la vía de la Ley de bases de régimen local la fórmula que permitiera la creación de normas que fueran de obligado cumplimiento para todos los ayuntamientos para que estos pasos de peatones se asimilaran a los que corresponden en carreteras y tramos que no son competencia municipal. Como digo, nuestro grupo acepta de entrada las dos propuestas. Hemos negociado con los dos grupos la redacción de nuestra proposición no de ley, sin ánimo de cambiar las propuestas, lo cual dejamos a criterio y decisión de la Mesa y del letrado para que se incorporen con el redactado mejor posible las enmiendas del Grupo Popular y del Grupo Socialista, que creemos mejoran y adecuan las responsabilidades sobre esta instancia que se hace al Gobierno de mejorar la seguridad en los pasos de peatones. Al aceptar estas dos propuestas abrimos el paso a una normativa que esperamos que produzca las dos cosas que nos han guiado en esta proposición no de ley, la primera es la educación del peatón para cruzar por sitios señalizados, que es muy importante, y la segunda, proveer de elementos de seguridad al conductor para poder identificar estas zonas de cruce y la previsión de la actuación del conductor en las mismas.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas. La primera es del Grupo Parlamentario Socialista y para defenderla tiene la palabra la señora Alcázar.

La señora **ALCÁZAR ESCRIBANO**: Al ser la última proposición no de ley no está de más recordar el compromiso que en esta legislatura se está teniendo con la seguridad vial, en concreto el que mi grupo parlamen-

tario tiene desde luego, y en el Gobierno un exponente de esa preocupación ha sido el carné por puntos, que es necesario recordar lo eficaz que en su corto tiempo de aplicación está siendo.

En la propuesta de hoy se plantean dos cuestiones, como ha indicado el proponente. Una es de competencia de aplicación de la norma, y la otra en relación con la elección de las medidas más eficaces para establecer la señalización vertical en los pasos de peatones. Empezando por esta segunda cuestión, la seguridad en los pasos de peatones ha sido objeto de diversos estudios y de todos ellos se desprende la necesidad de garantizar cada vez más la integridad de los peatones conjugándola con la seguridad en el tráfico. Se han celebrado diversas jornadas y congresos y se han realizado estudios. Respecto a estos vamos a recoger los realizados por la Universidad de Salamanca, que nos parecen muy interesantes, en colaboración con la Dirección General de Tráfico. En esa investigación denominada Categorización automática y análisis secuencia) de conflictos peatón-vehículo es importante destacar los dos proyectos ejecutados. El primero de ellos se dirigía a desarrollar un sistema automático de detección de episodios de conflictos en pasos de peatones y el segundo a estudiar el comportamiento de los peatones y de los vehículos que da lugar a dichos episodios susceptibles de convertirse en atropello. Lo interesante de este estudio —por eso hacemos referencia a él— y al hilo de la petición de señalización luminosa, es que se determina que en el paso no regulado por un semáforo el agente principal del conflicto suele ser el vehículo, bien como factor contextual, es decir, turismos estacionados en el propio paso que promueven la exposición del peatón a zonas de riesgo, o bien vehículos que cometen infracciones no deteniéndose cuando el peatón está cruzando la calzada. Por el contrario, en el paso con semáforo el origen del conflicto suele estar en la conducta del peatón, siendo los conflictos más habituales aquellos en los que el peatón cruza cuando el semáforo está en rojo o por fuera de las marcas del paso. En ambos casos, la mayor parte de los conflictos se produce durante el día y con unas condiciones atmosféricas y de terreno adecuadas. Uno de los aspectos más reseñables indica cierta tendencia de los peatones a cruzar fuera del paso o a salirse del paso una vez que ha iniciado la conducta de cruzar. El análisis de los datos recogidos sostiene la idea de que los implicados, es decir, vehículos y peatones, tienden a basar gran parte de su conducta en suponer que los elementos de la situación van a adaptarse a la suya propia, es decir, el peatón presupone que el vehículo se detendrá cuando se aproxima al paso y el conductor del vehículo entiende que el peatón no cruzará la vía al verle llegar. Ante estas situaciones, numerosas ciudades de nuestro país empiezan a contar con calles y avenidas que sin limitar la circulación de los vehículos dan un claro protagonismo al peatón. Realces de la calzada, iluminación especial o pintura de colores en los pasos de peatones pretenden rebajar la

accidentalidad de los transeúntes. La iniciativa responde al intento de los ayuntamientos de rebajar las cifras de atropellos en sus ciudades. El exceso de velocidad de los conductores es una de las causas más importantes pero también lo es la imprudencia de los peatones, ya que solo una cuarta parte de los accidentes mortales no fue motivada por una infracción de peatón. Atravesar un paso de peatones obliga a los conductores a seguir unas reglas de seguridad similares a las de una intersección, con la salvedad de que en este caso nunca se efectúa un cambio de dirección. La norma más elemental, pero también la más olvidada, es la observación; según la Dirección General de Tráfico en muchas ocasiones los conductores no respetan los pasos porque sencillamente no los ven, y no porque estén mal señalizados sino porque el sentido de la observación —tan importante en la conducción— está muy poco desarrollado. De todo ello se desprende la compleja decisión sobre cuál es la señalización vertical a elegir para lograr la efectividad deseada y que cumpla con los criterios de sencillez, claridad, uniformidad y seguridad.

En un segundo aspecto, como decíamos al principio, hay que tener en cuenta la competencia. Como bien ha dicho el proponente, esta competencia de la señalización vertical corresponde al Estado, como así también ha manifestado el Tribunal Constitucional. La normativa actual, es decir, la norma 8.1-IC, señalización vertical, del año 1999, estipula que para que las señales verticales sean respetadas y exigibles las limitaciones de velocidad deben parecer razonables y no innecesariamente restrictivas, de forma que no impongan límites excesivos que perjudiquen la credibilidad de la señalización, tengan repercusiones en la capacidad de la carretera o provoquen accidentes por alcance o formación de colas. La citada norma no es de aplicación a vías urbanas, ámbito en el que el Ministerio de Fomento no tiene competencias, excepto en las travesías, que se regirán por su normativa específica, siendo sin embargo recomendable que en tramos urbanos y travesías se utilice dicha normativa. Las actuaciones llevadas a cabo desde la aprobación de la norma referida en materia de carreteras han permitido acumular importantes experiencias en lo que a la señalización vertical de las mismas se refiere, lo que, unido al desarrollo técnico experimentado, a los cambios acaecidos en el volumen y composición del tráfico, a los nuevos planteamientos de la seguridad vial y a la evolución en el campo de la normativa técnica nacional e internacional, ha aconsejado una revisión de dicha norma. Es por esto que el Partido Socialista, el grupo por el cual intervengo, estima que debe adicionarse a una propuesta, que desde luego aceptamos y que vamos a votar a favor, lo señalado en relación al cambio de la normativa.

Respecto a la redacción, me parece importante proponer al grupo que hace la PNL que no cambie nada del espíritu, tanto en la redacción que nos ha propuesto como en la que nosotros proponíamos a la Mesa, no cambie

nada del fondo, que es perfectamente entendible, por lo que no consideramos un cambio de esa redacción, simplemente porque queremos seguir con conservando los matices y los acentos que hemos querido poner con esta propuesta. Nos mantenemos por tanto en la redacción de nuestra enmienda de adición y esperamos que esa misma redacción, y por tanto la propia propuesta, sea aceptada por el grupo proponente.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado también una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular. Para la defensa de la misma tiene la palabra el diputado Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: La iniciativa que nos trae hoy a debate el grupo de Convergència i Unió nos parece de lo más oportuna porque se refiere a un problema que está perfectamente diagnosticado. Tendemos a ocuparnos mucho de la inseguridad vial en las carreteras, en las vías, en las autovías y autopistas, pero muchas veces nos olvidamos, por razones de cantidad y no de calidad, de lo que pasa en los núcleos urbanos. Creo que las estadísticas que ha puesto sobre la mesa el portavoz de Convergència i Unió son suficientemente claras y expresivas, la mayoría de estos accidentes que afectan al elemento más débil del sistema del tráfico se producen en esos pasos de cebra que no tienen semáforos. Por tanto, con absoluto respeto a la autonomía municipal, pero sin dejar nuestra responsabilidad como órgano especializado del Congreso de los Diputados, creemos que debemos instar al Gobierno para que llegue a los acuerdos que sean precisos con los municipios, básicamente con la Federación Española de Municipios y Provincias, para que esas zonas que presentan un riesgo especial tengan un tratamiento adecuado. Nosotros venimos diciendo que el gran elemento para luchar contra la inseguridad vial es la responsabilidad de los conductores y creemos por eso que es importante que los conductores, cuando se acercan a un lugar con especial riesgo, estén especialmente informados de ese riesgo. Por eso vemos bien la iniciativa concreta en sus propios términos de Convergència i Unió, porque si se establecen esos dispositivos que iluminan e indican claramente el paso de cebra, también se puede discriminar perfectamente al conductor responsable, pero que en un momento dado tiene una distracción, del conductor irresponsable que, en este caso, debiera caer con todas las consecuencias que se derivan de su conducta impropia.

Nuestra enmienda de adición va en el sentido de aprovechar la ocasión para que se mejoren las condiciones de accesibilidad a las personas discapacitadas a estos pasos que tienen una mayor dificultad. Sé que se ha avanzado mucho en algunos municipios pero creo que queda mucho por hacer y no es mal momento este, en que debatimos el asunto, para plantear esta iniciativa que, con agrado vemos, ha aceptado el grupo proponente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? Por parte del grupo parlamentario de

Coalición Canaria tiene la palabra el diputado Luis Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: De manera muy breve porque son muy convincentes las razones que he escuchado tanto de los portavoces del grupo proponente como de los grupos enmendantes y, dado que el portavoz del grupo catalán de Convergència i Unió ha dicho que iba a aceptar las dos enmiendas presentadas por los grupos popular y socialista, no tengo más que sumarme, con el voto favorable, a la aprobación definitiva.

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de las cuatro proposiciones no de ley, en esta última el grupo proponente ha manifestado su intención de aceptar ambas enmiendas y se van a aceptar literalmente, tal y como se han presentado, en un punto 1 y un punto 2, sin variar ninguna palabra más allá de una pequeña adaptación terminológica, en lugar de «sabiendo» poner «conociendo». En esos términos vamos a pasar a las votaciones de las distintas proposiciones no de ley.

En primer lugar, proposición no de ley sobre seguridad en las carreteras, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, con la enmienda de adición que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación dijo

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

En segundo lugar, votamos la proposición no de ley sobre la introducción de pictogramas en los envases médicos, informando de sus efectos para la conducción. Esta proposición, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación dijo

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

La tercera proposición no de ley, sobre el envejecimiento de la población y su relación con la conducción de vehículos, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, se va a votar también en sus propios términos porque finalmente no ha sido aceptada la enmienda del Grupo Popular.

Efectuada la votación dijo

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

Por último, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) por la que se insta al Gobierno a mejorar la señalización de los pasos de peatones. Se vota con la incorporación literal de las

dos enmiendas presentadas, una del Grupo Socialista y otra del Grupo Popular.

Efectuada la votación dijo

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

Muchas gracias a todos. A continuación van a reunirse Mesa y portavoces de la Comisión de Seguridad Vial. Agradecemos a los servicios de la Cámara la atención prestada a esta Comisión.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y cuarenta y cinco minutos del mediodía.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**