



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 951

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

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

Sesión núm. 33

celebrada el martes, 27 de noviembre de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| — Relativa al reconocimiento de los certificados de instructor de conducción expedidos en Irlanda. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001515.) | 2 |
| — Sobre seguridad vial de los caminos rurales. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001749.) | 4 |

	Página
— Sobre pérdida del permiso de conducir por el transcurso del plazo de cuatro años desde su caducidad. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/002075.)	5
— Para la reposición de las señales verticales y carteles indicadores de tráfico de más de 15 años de antigüedad. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 161/002094.)	7
— Sobre medidas para el control de la circulación. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002246.)	10
— Sobre sistemas de contención para la protección de los motociclistas en la provincia de Málaga. presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (Número de expediente 161/002324.)	12
— Relativa a la elaboración y puesta en marcha, por parte de la Dirección General de Tráfico, de un dispositivo especial para la regulación y vigilancia del tráfico rodado de vehículos los fines de semana y días festivos en la autovía A-8, que conecta Cantabria con Euskadi. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002426.)	13
— Relativa a la aprobación, de acuerdo con las comunidades autónomas, de un plan nacional de gestión integral de la seguridad vial en las infraestructuras. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (Número de expediente 161/002449)	15

Se abre la sesión a las diez y cuarenta minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar inicio a la sesión de la Comisión de Seguridad Vial, no sin antes agradecer la presencia hoy aquí, en esta Comisión, de representantes de la Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes, DIA. Tuvimos ya el honor de recibirles en un desayuno de trabajo en esta Cámara. Nos acompaña su presidente, Francisco Canes, y la coordinadora, Ruth Palmer. Agradecemos que estén presenciando esta sesión y, sobre todo, que los representantes de DIA hayan hecho entrega hoy a los miembros de la Comisión de una completísima guía integral para la atención a las víctimas de accidentes de tráfico. Como presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso les quiero agradecer expresamente esta labor, esta tarea de concretar en una guía para los afectados un material útil en aras del interés general. Por tanto, en la línea de lo que ha venido haciendo esta Comisión de contacto con la sociedad civil, de manera expresa y en nombre de la misma les agradecemos que hoy hayan tenido la deferencia de acompañarnos y darnos un ejemplar de esta guía a todos los portavoces o diputados que estén interesados en tenerla y también a los medios de comunicación, para que puedan dar la máxima difusión de este completo y útil material que en nombre del Congreso de los Diputados les agradecemos de manera expresa.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA AL RECONOCIMIENTO DE LOS CERTIFICADOS DE INSTRUCTOR DE CONDUCCIÓN EXPEDIDOS EN IRLANDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001515.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos inicio, señorías, al orden del día con el debate de las distintas proposiciones no de ley. La hora de votación no será antes de las doce; no será antes de esa hora la votación de las ocho proposiciones no de ley que tenemos en el orden del día.

En primer lugar, proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular relativa al reconocimiento de los certificados de instructor de conducción expedidos en Irlanda. Para la defensa de esta proposición no de ley tiene la palabra la diputada Ana Vázquez.

La señora **VÁZQUEZ BLANCO**: Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para defender esta iniciativa sobre los certificados de conducción para instructores expedidos en Irlanda. Por muchos de los aquí presentes es conocida la situación de estas más de cien personas representadas por una asociación en la que se incluyen sobre todo afectados de mi tierra, de Galicia, de Canarias, Cataluña, País Vasco y alguno de Castilla y León. Para ponerles en antecedentes, esta gente ha realizado unos cursos para ser instructores de conducción

en Irlanda y, una vez presentados aquí esos certificados para su reconocimiento, ya en el año 2002 la Dirección General de Tráfico aprueba una primera resolución denegándolos. Posteriormente, esta asociación hace valer sus derechos ante la Comisión de la Unión Europea y la Comisión dice taxativamente: España no podrá denegar el reconocimiento de las cualificaciones obtenidas por ciudadanos de Estados miembros en Irlanda, salvo que demuestre que tales cualificaciones no ofrecen garantías equivalentes a las que exige España. Si el Estado miembro de acogida prevé rechazar el reconocimiento de cualificaciones obtenidas en otro Estado miembro deberá previamente proponer al inmigrante un examen o un periodo de pruebas que le permita completar sus cualificaciones —esto es en el caso de que rechace el reconocimiento—, ofreciendo de este modo la posibilidad de acceder a la profesión en cuestión. Pues bien, esto es lo que resolvió la Comisión Europea y así se lo transmitió al Ministerio del Interior. Posteriormente, ellos hicieron valer este derecho ante el Ministerio del Interior y el 7 de octubre de 2004 recibieron una contestación por parte de la DGT que dice así: Para terminar, les significo que esta dirección general no tiene ningún interés en prolongar la situación actual y si de la información que se recibe para completar los expedientes resulta la procedencia del reconocimiento solicitado, las correspondientes resoluciones se dictarán a la mayor brevedad posible. Esto era el 7 de octubre de 2004. Ellos siguieron esperando a ver si se realizaban esas pruebas y el 15 de marzo de 2005 el Ministerio del Interior les remite que la prueba primera consistirá en responder a un cuestionario de 35 preguntas sobre normas, señales de circulación, etcétera, que se realizará en el Centro de Formación Vial de Móstoles en la segunda quincena del próximo mes de abril. Esto era en el año 2005. A día de hoy estas pruebas todavía no han sido convocadas.

Respecto a la convalidación de estos títulos, Bélgica acaba de reconocer directamente un título; ese mismo título se presentó en España y el Ministerio del Interior dice que queda pendiente del Tribunal Superior de Justicia, de la Sala de lo Contencioso administrativo, para ver si procede esperar a que se resuelva en el ámbito judicial su solicitud anterior. El Grupo Parlamentario Popular cree que no tiene que ver la decisión del Ministerio del Interior y la convocatoria de esa prueba que estaba pendiente con que se esté pendiente también de una decisión del Tribunal Superior de Justicia. Desde el 1 de julio del presente año la profesión de instructor de conducción ha sido regulada en Irlanda y en otros países como, por ejemplo, Portugal también se acaban de reconocer ahora estos títulos y pensamos que España no debe seguir perjudicando a estos afectados, habida cuenta de que ya se ha hecho una comprobación de las enseñanzas, una tabla comparativa que se ha presentado ante la Unión Europea y también ante el ministerio —la tengo aquí por si SS.SS. la quieren ver— y coinciden prácticamente las enseñanzas de Irlanda con las de España. Por otra parte, tenemos en estos momentos una

sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias en relación con una sanción que se le impuso a uno de estos afectados y la sentencia obliga a la DGT en este caso a anular la sanción que había impuesto a este formador de autoescuela. Tenemos más documentación que la asociación de afectados nos ha trasladado a lo largo de estos meses y hoy solicitamos el apoyo de los grupos parlamentarios para poner freno a una situación que ha comenzado mal. En estos momentos, con todos los datos que tenemos sobre la mesa, dado que la Comisión Europea nos obliga a reconocer estos certificados y que ya en 2005 se iban a hacer esas pruebas, pero estamos en 2007 y no se han realizado, presentamos hoy esta proposición no de ley para que se inste al Gobierno a que haga aquello que nos dijo en una respuesta parlamentaria, que en el año 2005 se iban a hacer estas pruebas, pero que, repito, todavía están pendientes.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? (**Pausa.**)

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Sáez.

El señor **SÁEZ JUBERO**: Vamos a fijar posición con relación a esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular que, como bien ha explicado su portavoz, pretende un reconocimiento o convalidación de estos certificados de competencia como instructor de conducción expedidos en Irlanda. Es conocido, ya lo expresaba la portavoz del Grupo Popular, que hay dos resoluciones de la Dirección General de Tráfico al respecto: una, de 1 de febrero de 2002, que deniega este reconocimiento, y una posterior, de 25 de enero de 2005, de la DGT, que considera necesario, como requisito previo a expedir estos certificados, la realización de unas pruebas análogas, que son las exigidas también por la reglamentación española. No existe ninguna directiva comunitaria que obligue o imponga esa convalidación directa de estos certificados de competencia. La DGT viene aplicando las Directivas comunitarias 89/48 y 92/51 para este reconocimiento y la Comisión Europea considera que son los Estados miembros los que, si estiman que estos certificados no son homologables, pueden condicionar el reconocimiento a la superación de algunas pruebas, como así ha decidido nuestro Gobierno, el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico. Ciertamente hay interés por parte de esa asociación que ha mencionado la portavoz del Grupo Parlamentario Popular en que se convaliden estos certificados, que se han interpuesto los correspondientes contencioso-administrativos ante los tribunales ordinarios, que están pendientes de resolución, y que también hay una reclamación ante la Dirección General del Mercado Interior y Servicios de la Comisión Europea en este sentido que está pendiente de resolución, pero también vale la pena conocer el dato de que tras la negociación entre los diferentes gobiernos y conociendo la posición de la Comisión Europea, Irlanda ha dejado recientemente

de pedir este reconocimiento. Para la Dirección General de Tráfico, para el Ministerio del Interior y, por tanto, para este grupo parlamentario, se considera que, para acreditar suficientemente el conocimiento, la competencia de estos permisos de instrucción de conducción de Irlanda es necesario someterse a estas pruebas. Por tanto, la posición de este grupo parlamentario sería rechazar esta proposición no de ley si se mantiene el tenor literal de su parte dispositiva, es decir, la convalidación automática de estos certificados, sin perjuicio de poder encontrar una vía intermedia —como siempre sugiere el presidente de la Comisión, que la mayoría de las proposiciones no de ley que sometamos a votación en esta Comisión no permanente sobre Seguridad Vial sean, en la medida de lo posible, aprobadas por consenso de los grupos— que no signifique esta convalidación automática y que permita la valoración de estas pruebas. Nuestro grupo estaría dispuesto a hablar de algún tipo de transacción. Si no, votaríamos en contra de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular.

— **SOBRE SEGURIDAD VIAL DE LOS CAMINOS RURALES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001749.)**

El señor **PRESIDENTE**: A la espera de que pueda llegar a la Mesa de la Comisión esta posible transacción, damos paso a la segunda proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre seguridad vial de los caminos rurales.

Para la defensa de esta proposición no de ley tiene la palabra la señora Holgado.

La señora **HOLGADO FLORES**: Señoras y señores diputados, la proposición no de ley que hoy presenta el Grupo Parlamentario Socialista ante la Comisión de Seguridad Vial tiene como principal objetivo propiciar la promulgación de una normativa estatal capaz de regular con carácter general la seguridad vial relativa a los caminos rurales, por una serie de razones que voy a exponer. Es de todos sabido, señorías, que en el medio rural los caminos constituyen un elemento imprescindible de la producción, de ahí que parezca claro que los mismos deban estar orientados a esta finalidad. Por otra parte, dichos caminos juegan un importante papel de cohesión social, especialmente por lo que se refiere a la comunicación humana, por lo que creemos necesario establecer unas normas de seguridad que impidan, en la medida de lo posible, la producción de accidentes, tan frecuentes en este ámbito. Hemos de tener en cuenta que el territorio rural en España representa aproximadamente el 90 por ciento del espacio existente y que el mismo alberga a más del 25 por ciento de nuestra población. Este territorio rural se encuentra atravesado por una inmensa red de caminos que en su mayor parte adolecen de una adecuada señalización vial, hecho que constituye un peligro potencial para los agricultores y personas que

circulan por ellos con relativa frecuencia. Deben ser las administraciones las que den respuesta adecuada a estas situaciones existentes de peligro.

El Grupo Parlamentario Socialista —y espero que en total sintonía con el resto de los grupos de esta Cámara— considera que el mantenimiento de unas condiciones adecuadas de utilización de los caminos rurales, así como su conveniente señalización y conservación, debe constituir una preocupación constante de las administraciones públicas. Actualmente no existe ninguna normativa específica que contemple la seguridad en los caminos rurales, de ahí que algunas comunidades autónomas, en el ámbito de sus competencias, hayan legislado al respecto y que consideremos necesario contar con una ley que venga a unificar criterios o normativas, hoy bastante diversificadas, teniendo en cuenta además que existen diversos ayuntamientos, mancomunidades, diputaciones, etcétera, que han realizado inventarios relativos, entre otros temas, a planes de inversiones, a planes de conservación y mantenimiento, así como ordenanzas sobre el uso de los caminos rurales. Hasta este momento, señorías, la normativa aplicable a las redes viales se encuentra recogida en la Ley 25/1988, de Carreteras, en la que en la práctica no se abordan las cuestiones relativas a los caminos rurales. Por otra parte, el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que fue desarrollado por el Real Decreto 1428/2003, del que se desprende el reglamento general de circulación, dispone la plena competencia de la Administración General del Estado para establecer la normativa básica en materia de seguridad vial, que obviamente es de aplicación a los caminos rurales. En este sentido, cabe reseñar que desde mayo de 2006 se encuentra constituido un grupo de trabajo integrado por representantes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, del Ministerio de Medio Ambiente, así como de la Dirección General de Tráfico, para la elaboración de un proyecto de real decreto a través del cual se pretenden regular las características técnicas que deben reunir los caminos rurales, así como establecer normas de señalización, límites de velocidad o recoger disposiciones sobre vigilancia, denuncia y sanción de las infracciones de tráfico que puedan cometerse en dichas vías. Es verdad que desde hace varios años el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación viene firmando convenios con algunas comunidades autónomas para la modernización, construcción y mejora de los caminos rurales, destinando a tal fin una parte importante de su financiación. El Grupo Socialista entiende que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación debe abordar en los convenios que vayan a ser firmados actuaciones tendentes a resolver la problemática descrita en la proposición no de ley que hoy nos ocupa, contando para ello con el Ministerio del Interior, con vistas a su posible regulación.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente proposición no de ley: Primero. Establecer las normas

técnica que deben cumplir los caminos rurales. Segundo. Establecer las normas de señalización y de circulación adecuadas en los caminos rurales. Tercero. Realizar convenios con las comunidades autónomas para la señalización y mejora de los caminos rurales en aras de una mejor seguridad vial. Cuarto. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación tendrá en cuenta los objetivos anteriores en las obras y mejora de caminos que realice a través de la Dirección General de Desarrollo Rural o mediante convenios con las comunidades autónomas. Y, por, último, establecer los órganos de coordinación entre las administraciones competentes para llevar a cabo los objetivos anteriores. Esperamos el consenso y la unidad en la votación de la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? **(Pausa.)** Por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el diputado don Elías Arribas. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)**

El señor **ARRIBAS ARAGONÉS**: Señorías, en la actualidad no hay ninguna norma ni ley que defina qué son los caminos rurales, caminos de servicio, pistas de enlace o pistas de forestales. Al circular por carretera, todos los conductores saben si están en una autovía, autopista o carretera; al circular por el campo no ocurre esto. Sería necesario definir los diferentes tipos de camino, de lo contrario se hace muy difícil la señalización y el usuario desconoce en todo momento el tipo de vía por el que transita. De hecho, la Ley de Montes de 2006 mete todo tipo de caminos en el mismo saco y los define de forma excluyente: pistas forestales situadas fuera de la red de carreteras. Lo que no es oficialmente carretera es una pista forestal.

El artículo 54 bis, punto 2, de la citada Ley de Montes restringe con carácter general la circulación de vehículos a motor por todo camino que no sea una carretera de red del Estado. Este artículo es el que más duele a los aficionados por su carácter prohibicionista. Sin embargo, este mismo artículo, en su punto 1, deja la regulación concreta en manos de las distintas comunidades autónomas. De aquí nacen dos problemas. Por un lado, confusión entre los usuarios, que en cada comunidad se encuentran con una regulación diferente y lo que está permitido en una, está completamente prohibido en otra. Por otro lado, confusión entre las propias administraciones. Las comunidades autónomas tienen entre sus competencias la regulación de la circulación por los caminos pero la propia Ley de Montes que les encomienda el desarrollo de la normativa, al mismo tiempo establece la total prohibición en la circulación de vehículos a motor.

Recomendaríamos circular siempre a velocidad moderada por dichos caminos; asegurarse de que el silenciador se mantiene en perfecto estado; ceder siempre el paso a peatones, ciclistas, jinetes y animales; detenerse y apagar el motor ante cualquier imprevisto que lo requiera y

denunciar todo delito contra el medio ambiente: vertidos ilegales, incendios, cierre de caminos públicos, etcétera. Estamos de acuerdo y llevamos toda la legislatura esperando que el actual Gobierno se ponga en contacto con las administraciones competentes para la realización de las normas adecuadas en los caminos rurales lo que supondrá una mayor seguridad para los ciudadanos. Sobre todo, deseamos que no se quede en el anuncio, en la pancarta y en la foto por parte del Gobierno sino que se dote a las comunidades autónomas —a todas las comunidades autónomas, no a algunas— de partidas para seguridad vial en los caminos rurales. Les adelanto que votaremos favorablemente dicha proposición no de ley.

— **SOBRE PÉRDIDA DEL PERMISO DE CONDUCIR POR EL TRANSCURSO DEL PLAZO DE CUATRO AÑOS DESDE SU CADUCIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/002075.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Pasamos al punto 3.º del orden del día, proposición no de ley sobre pérdida de permiso de conducir por el transcurso del plazo de cuatro años desde su caducidad. Tiene la palabra doña Dolores Pérez por el Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **PÉREZ ANGUITA**: Señorías, la proposición no de ley que presento hoy en esta Comisión en nombre del Grupo Socialista creo que es bastante oportuna porque, entre otras razones, pretende dar respuesta a las múltiples quejas que un número considerable de ciudadanos y ciudadanas han elevado al Defensor del Pueblo, asistidos por una lógica razonable, como argumentaré a lo largo de mi intervención en la defensa de la misma. Actualmente, el apartado 3 del artículo 17 del Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el reglamento general de conductores, regula la obligación de volver a examinarse de las pruebas teóricas y prácticas para poder obtener de nuevo el permiso de conducir para aquellos conductores que no lo hubieran solicitado y una vez que haya expirado el plazo máximo de prórroga del carné de conducir. Señorías, somos el único país europeo en el que simplemente por el transcurso de cuatro años desde la caducidad de un permiso se presume que eso va acompañado de una pérdida de conocimiento y actitudes necesarias para la conducción de un vehículo y, en consecuencia, se obliga a los conductores en los que concurre tal circunstancia a volverse a examinar, con todos los gravámenes que ello conlleva. Obviamente que hay una directiva de la Unión Europea, concretamente la Directiva 2006/126/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre permiso de conducción, que en su artículo 7 dice textualmente que la renovación del permiso de conducción a la expiración de su validez administrativa estará sujeta a dos condiciones: por una parte, el respeto continuado de las normas mínimas de actitud física y mental y, por otra, tener la residencia habitual en un

territorio de la Unión Europea. De aquí se deduce claramente que queda excluida cualquier tipo de cuestión administrativa.

También obviamos que desde el 1 de julio de 2006, fecha en la que entró en vigor la ley por la que se regula el permiso o licencia de conducción por puntos, la prórroga del permiso o de la licencia de conducción exige simplemente acreditar que se conservan determinadas actitudes psicofísicas, por lo que las consecuencias del simple transcurso del plazo de cuatro años desde que se ha producido la caducidad del permiso o licencia de conducción son, a todas luces, excesivamente gravosas. Es un agravio comparativo en relación con las consecuencias derivadas de la pérdida total de los puntos asignados —conductores que han vulnerado las normas de manera reiterada con actitudes temerarias y negligentes, como recoge la exposición de motivos de la Ley 17/2005, de 19 de julio, antes citada—, ya que se acepta que la recuperación de los puntos perdidos consista básicamente en el aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y la prueba de control de conocimientos correspondientes, frente a la necesidad de volverse a examinar en la situación expuesta anteriormente. Ni siquiera, señorías, se tienen en cuenta las causas por las que puede haber sobrevenido esta situación; podría ser por una larga enfermedad, por privación de libertad, por encontrarse fuera del país por otras razones que nada tienen que ver con conductas que la normativa vigente contempla como causa de retirada de puntos y la consiguiente pérdida del carné. A nuestro juicio, el polémico apartado 3 no está en sintonía con los objetivos marcados en el nuevo permiso por puntos, pues la actitud del conductor se sitúa por encima de las cuestiones meramente administrativas. Mi grupo considera que es de justicia la supresión del plazo de cuatro años previsto en el vigente artículo 17.3 del real decreto, que he citado anteriormente, para poder prorrogar la vigencia del permiso o la licencia de conducción, que solo debe estar condicionada a la acreditación de la posesión de las aptitudes psicofísicas exigidas para la clase de permiso del que se trate. Estas son las razones por las que presentamos la proposición no de ley para la que pido el apoyo de todos los grupos parlamentarios. Somos conscientes de que la Dirección General de Tráfico está trabajando para dar solución al problema, pero creemos que se debe hacer con la máxima celeridad, para subsanar una situación injusta que está padeciendo un colectivo de ciudadanas y ciudadanos.

El Grupo Catalán (Convergència i Unió) ha presentado una enmienda. Hemos llegado a una transacción que he pasado a la Mesa y que voy a leer para que la conozcan el resto de los grupos. Quedaría: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a suprimir la pérdida del permiso de conducir por el transcurso de cuatro años desde su caducidad a la mayor brevedad y con la aprobación del nuevo reglamento general de conductores ya previsto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Efectivamente, hay una enmienda del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, hoy no deberíamos estar debatiendo esta proposición no de ley, porque este artículo 17.3 del reglamento general ya debería estar derogado, no debería ser operativo ni estar vigente. Hace muchos meses el director general de Tráfico, el señor Navarro, anunció la voluntad de realizar la modificación que hoy nos propone esta proposición no de ley. Queremos constatar de manera expresa que es una norma injusta, poco lógica y que causa gravísimos perjuicios a los afectados. En muchas ocasiones hay personas afectadas por culpa de la propia Administración, porque a lo mejor han cambiado de domicilio, no les ha llegado bien la notificación de que debían renovar el permiso de conducir y se quedan sin él. Es una norma absurda, no existe en nuestro derecho comparado y causa esos perjuicios. Por tanto, sí a lo que propuso el señor Navarro en esta Comisión, sí a derogar este artículo 17.3 como plantea el grupo proponente, pero sí a que se haga ya. No esperemos. De ahí que nuestro grupo pidiera que se hiciera en esta legislatura. A través de una transacción se nos dice que se hará a la mayor brevedad posible y en el marco del reglamento general de conductores que ya está previsto. Hágase, pero que se haga. No dejemos esto para la próxima legislatura. Es el mensaje que queremos dar. Es urgente, es necesario y está causando perjuicios a muchos conductores que, sin saberlo, han perdido el permiso de circulación y no pueden renovarlo, se tienen que volver a examinar. Esto, señorías, no tiene sentido, va en contra de esos conductores. No tiene lógica en el ámbito de la seguridad, porque si la tuviera yo no estaría defendiendo la posición que defiendo. Desde un punto de vista de seguridad vial, este artículo 17.3 no tiene ninguna lógica. Por tanto, apoyamos ese compromiso del director general de Tráfico, pero que se haga cuanto antes, en esta legislatura, porque es fácil. En esta transacción que ahora estamos debatiendo quiero incidir en un aspecto. Estamos de acuerdo en que se haga en el reglamento general de conductores, pero si por lo que fuera este reglamento no se aprobase, que se reformara solo este aspecto. Si otros temas no están tan maduros y no tienen ese grado de consenso, que el aspecto global no perjudique la necesidad de modificar un tema puntual, que es ese artículo 17.3. Pedimos que se haga cuanto antes, en el marco de la reforma global o en una reforma parcial. Pedimos a la portavoz socialista que cuando hablamos del marco de una reforma del reglamento general, se diga global o parcial, porque también la podemos hacer parcial, puesto que es un tema que está muy avanzado desde el punto de vista del estudio técnico. Consideramos oportuna esta proposición no de ley. Repito, no deberíamos estar debatiéndola a estas alturas de legislatura, porque ya se debería haber hecho, si atendemos a los meses que han transcurrido desde que

lo anunció el director general de Tráfico, pero dado que no se ha hecho, bueno es que este Congreso de los Diputados y esta Comisión de Seguridad Vial den este mensaje a estos conductores afectados, que para nosotros siguen siendo conductores, a pesar de que por el expediente administrativo, lamentablemente, hayan dejado de serlo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV) tiene la palabra el señor Olabarría.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Mi grupo y yo personalmente tenemos mucho interés en esta proposición no de ley, incluso por razones personales que no es pertinente manifestar públicamente en este momento. Queremos felicitar al grupo proponente por la oportunidad de su presentación. Si se incrementa el reproche punitivo a la conducción sin carné, la urgencia a la que se refería el presidente de la Comisión adquiere unas dimensiones verdaderamente intensas. Lógicamente, el reproche punitivo se ha incrementado y, no hace falta ser un especialista —a pesar de nuestra condición de profesores *ad honorem* de la Unesco en materia de seguridad vial— para saber que por el mero transcurso del tiempo y por la circunstancia de la caducidad en el carné de conducir una persona no pierde capacidades, no pierde cualidades como conductor. En todo caso, si se pierden, hay instrumentos de verificación y de acreditación que ya están previstos en nuestro ordenamiento. La pérdida del carné de conducir, que tiene un carácter sancionador, tiene que estar aparejada a una sanción administrativa de carácter muy grave o tiene que ser una consecuencia accesoria de una condena de naturaleza penal. La caducidad, el transcurso del tiempo, nunca puede provocar un efecto punitivo de estas características. Estaríamos vulnerando la propia ontología y el sentido filosófico del derecho punitivo sancionador en el ámbito de la seguridad vial.

Quiero felicitar de nuevo a la portavoz que ha presentado esta proposición, que por cierto traspone una directiva, como casi siempre mal: *traductore, traditore*. Ya estamos acostumbrados a que las directivas, no sé si por mor de la incorrecta traducción o por la decisión política con la que se trasponen, se traspongan siempre mal, pero la parte dispositiva de esta proposición no de ley se aproxima bastante a la directiva que se traspone. Desde esta perspectiva, felicito por enésima y última vez al grupo proponente. Estamos de acuerdo con la transacción propuesta. Esto era una sanción encubierta y, como sabe perfectamente, señor presidente, las sanciones encubiertas están absolutamente prohibidas. Este es un principio general de nuestro derecho punitivo. Yo no admito sanciones encubiertas, ni que se sancione a una persona por el mero decurrir o transcurso del tiempo. Es más, hay personas que tienen caducado hace mucho tiempo el carné de conducir y que son buenísimos conductores. Se lo puedo garantizar, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Arribas.

El señor **ARRIBAS ARAGONÉS**: Señor presidente, señorías, el Grupo Popular va a votar favorablemente la proposición no de ley. Entendemos que lo que se plantea está dentro de la lógica y del sentido común. El reglamento general de conductores, como la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que regula los permisos y licencias de conducción por puntos, introduce sin embargo algunos interrogantes. Tales interrogantes no suponen una posición contraria, sino más bien un intento de clarificar el alcance de la propuesta y contribuir al acuerdo entre los grupos. El apartado 3 del artículo 17 del reglamento general de conductores establece que el titular de un permiso o licencia de conducir cuya vigencia hubiera caducado podrá obtener su prórroga, quedando dispensado de realizar las pruebas correspondientes, siempre y cuando la solicitud la haga en un plazo que no supere los cuatro años desde la vigencia del permiso de conducir. Surgen algunos interrogantes, como qué razones hay para que ocurra tal retraso. Tal y como establece la normativa, desde hace mucho tiempo las jefaturas provinciales de Tráfico avisan a los titulares de los permisos de conducir cuando está próximo su vencimiento y les facilitan su renovación. Se me ocurre, señorías, dentro del marco de lo que les estoy comentando, que el hecho de no renovar el carné puede ser una evasiva para una persona que prevea que no va a pasar la revisión psicotécnica. Estando de acuerdo con lo que les planteo, como consecuencia de cualquier descuido o circunstancia, sobre todo en personas que están trabajando en la carretera —que es muy dura para todos los días e incluso también para nosotros—, una equivocación o un olvido puede hacer que se queden sin su trabajo del día a día. También debiéramos preguntarnos en qué situación queda el actual carné por puntos. Señorías, vamos a trasponer a la normativa de los países de nuestro entorno adaptando nuestra legislación a las directrices europeas.

Como les comentaba al principio, el Grupo Popular votará favorablemente después de haber formulado estas interrogantes que se nos suscitan.

— **PARA LA REPOSICIÓN DE LAS SEÑALES VERTICALES Y CARTELES INDICADORES DE TRÁFICO DE MÁS DE 15 AÑOS DE ANTIGÜEDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 161/002094.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Pasamos a la 4.^a proposición no de ley, relativa a la reposición de las señales verticales y carteles indicadores de tráfico de más de quince años de antigüedad. Presenta

esta proposición el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió. Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) presenta ante la Comisión de Seguridad Vial una proposición no de ley relativa a la necesidad de reponer las señales verticales y carteles indicadores de tráfico de más de quince años de antigüedad.

Hemos aprobado recientemente una reforma del Código Penal que entrará en vigor el próximo mes de diciembre y vamos a ser muy estrictos a la hora de sancionar a aquellos que sobrepasen los límites de velocidad establecidos en cada momento. Queremos transmitir también el mensaje a las administraciones públicas de que estos límites de velocidad deben estar adecuados, bien señalizados y debe existir una adecuación de los límites y de la señalización. No podemos centrarnos únicamente en el conductor, en sus obligaciones, debemos también mandar a las administraciones públicas, a todas. En este caso, esta Cámara se puede dirigir al Ministerio de Fomento y otras cámaras podrán hacerlo a sus respectivos gobiernos autonómicos, pero debemos transmitir el mensaje siguiente: Administraciones públicas, pónganse las pilas en materia de seguridad vial. Actúen y, por tanto, mejoren la señalización, mejoren el establecimiento de los límites de velocidad y mejoren lo que debe ser en cada caso una señalización más ágil. ¿Cuántas veces en nuestras carreteras se han ido acumulando señales por poner unas nuevas y no reponer las antiguas? Eso crea un cierto caos en el conductor que circula por esa vía. Por tanto, mensaje: Ustedes, las administraciones competentes en materia de carreteras, hagan también sus deberes. Exigimos al conductor y exigimos, pues, también a las administraciones públicas. Este es el mensaje que queríamos trasladar.

Las señales de tráfico, los paneles indicadores y todos los elementos ayudan de alguna manera al conductor a circular con más seguridad, pero en muchas ocasiones estas señales son confusas para el usuario, no se interpreta bien el contenido de esa señalización y también puede existir una confusión por falta de mantenimiento y de reposición de esas señales. El suministro y colocación de la señalización vertical de carreteras se ha venido realizando con normalidad a través de la Orden Ministerial de 28 de diciembre de 1999. En esa orden se actualizaba una serie de prescripciones técnicas generales del año 1976. En dichas normas se establece la necesidad de tener en cuenta en el cumplimiento de los criterios de calidad de las señales de materiales retrorreflectantes. Por lo que se refiere a esa normativa técnica, debemos mencionar la norma UNE 135/337 cuya cláusula 3.2 recomienda unas determinadas fechas de reposición de la señalización vertical. Esos plazos de reposición que se indican en esa norma son de siete años naturales para la mayor parte de las señales. Para el resto de la señalización vertical, carteles y paneles indicadores

en carreteras convencionales, así como para todos los tipos de señalización vertical en autovías, autopistas y vías rápidas el plazo de reposición es de diez años desde la fecha de fabricación. En los últimos años el Ministerio de Fomento ha sistematizado la rehabilitación de la visibilidad de la señalización horizontal y queda, sin embargo, convertir en una práctica habitual la renovación de la señalización vertical que permita cumplir las normas técnicas a la vez que mejorar la información del conductor y la seguridad vial de las carreteras.

Para cumplir esa normativa técnica, nuestro grupo, que se ha autoenmendado para que esta iniciativa encuentre un mayor consenso, propone reafirmar nuestra voluntad de trabajar en el impulso de las actuaciones que aseguren el aumento de la seguridad vial utilizando, entre otras, las que tienden a mejorar las infraestructuras viarias. En consecuencia, instamos al Gobierno a revisar de forma urgente y a través de un plan específico la adaptación integral de todas las señales, carteles y paneles indicadores en las carreteras de competencia estatal, a los estándares que marca la normativa técnica vigente y que en el plazo más breve posible se repongan las señales, carteles y paneles indicadores de todas las carreteras de competencia estatal de forma que ninguna señal vertical, cartel o panel indicador de tráfico en servicio tenga más de quince años de antigüedad, elaborando la nueva normativa que pudiera ser necesaria al efecto. Creemos que es necesario. Hoy mismo hemos tenido la ocasión de celebrar un desayuno de trabajo de miembros de esta Comisión con representantes de la Asociación española de la carretera y técnicos especialistas en el ámbito de la seguridad vial para que nos entregaran un informe de la adecuación de los límites de velocidad. Esto tiene que ver con la señalización y, por tanto, estamos en la línea correcta de dar ese mensaje a las administraciones públicas para que también ellas mejoren la señalización, el estado de las carreteras, eliminen puntos negros, señalicen mejor y repongan con cierta periodicidad estas señales que en ocasiones son obsoletas y no se renuevan de manera adecuada en algunos casos. Esperemos que esta propuesta pueda tener el consenso de esta Comisión y con ello podamos mandar, en este caso al Ministerio de Fomento y que los distintos parlamentos también mandaten a las administraciones autonómicas responsables en carreteras. Cada Parlamento tiene su Gobierno, en este caso nosotros nos dirigimos a las de competencia estatal, pero es un tema que no afecta únicamente a las carreteras del Estado, esa mejor señalización nos incumbe a todos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Ha presentado a esta proposición una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra doña María Luisa Lizarraga.

La señora **LIZARRAGA GISBERT**: Mi grupo está de acuerdo con todo lo expuesto por el señor Jané. Sabemos su preocupación por avanzar en temas de segu-

ridad vial. No es la primera vez que nos lo demuestra, pero queríamos hacer una precisión en relación con los quince años de antigüedad de las señales. Mi grupo opina que la vida útil de los carteles, paneles y señales de tráfico depende de diversos factores como la climatología de la zona donde estén instalados y su orientación, no debiendo considerarse su antigüedad como la única variable en la que basarse para sustituirlos. La Dirección General de Carreteras, a través de los contratos de conservación integral, procede en las carreteras de la red del Estado a su cargo a sustituir aquellos dañados o cuyo nivel de retrorreflexión no es el adecuado. Asimismo se ejecutan periódicamente obras de adecuación de la señalización vertical de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias. En consecuencia, mi grupo propone una enmienda que pide que se revisen las señales, se cambien las que están actualmente en mal uso y las que después de revisadas se tengan que sustituir. Hemos hablado con el grupo proponente y hemos llegado a una transaccional entre las dos enmiendas. No se la hemos llegado todavía a la Mesa, pero, si quieren, la leo para que sepan los otros grupos lo que tienen que votar. A partir de la proposición presentada por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), la transacción tendría dos puntos. Primero: Revisar la adaptación integral de todas las señales, carteles y paneles indicadores en las carreteras de competencia estatal a los estándares que marca la normativa técnica vigente. Segundo: En los plazos más breves posibles, y de acuerdo con las inspecciones del estado de conservación, proceder a las reparaciones o sustituciones que resulten necesarias, de acuerdo con las conclusiones de dicha inspección y en los plazos previstos en la normativa aplicable. Esta sería la transaccional a la que hemos llegado los dos grupos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra el señor Cabrera por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **CABRERA MATOS**: El Grupo Popular va a apoyar esta iniciativa de Convergència i Unió y también la autoenmienda que comentaba su portavoz. Por lo que he podido escuchar en este momento, la transacción a la que ha llegado el Grupo Socialista y Convergència i Unió en líneas generales se acerca más a la propuesta de Convergència i Unió y no tanto a la enmienda que había presentado el Partido Socialista que se alejaba bastante, sobre todo en el tiempo, de las exigencias de esta proposición no de ley por varias razones.

Esta Comisión se ha preocupado en reiteradas ocasiones de la situación de nuestras carreteras, elemento esencial y fundamental en la seguridad vial. Todas las mejoras que se hagan en las vías, en las carreteras en pavimentación, en eliminación de puntos negros, en señalización vertical y horizontal adecuada, entre otras medidas de mantenimiento integral, son útiles para los usuarios. Esta proposición no de ley, como otras que se

han debatido en esta Comisión, se refiere al estado de nuestras carreteras en materia de señalización vertical. Esto es muy importante porque no podemos olvidarnos de la responsabilidad que tienen las administraciones públicas, en este caso el Gobierno central en este asunto. Desde nuestro punto de vista, el Gobierno en muchas ocasiones ha observado, reglamentado y normativizado más lo relacionado con la seguridad, la mejora de los vehículos, y la conducta de los conductores (carné por punto, instalación de más radares, reforma del Código Penal para penalizar determinadas conductas contra la seguridad vial como elementos esenciales), olvidándose en muchos casos de su responsabilidad en este difícil ámbito de actuación pública de la conservación, mejora y mantenimiento de las carreteras; es decir, la responsabilidad de los otros, pero no tanto la responsabilidad de la actividad pública. La mejora de nuestras carreteras es esencial para conseguir un descenso de los accidentes de tráfico. Es bueno instar al Gobierno en este sentido. Más de cien mil señales superan los siete años, hay más de 300.000 señales de tráfico que se tienen que reponer y, en algunos casos, mejorar su ubicación y situación. Es bueno que esta proposición no de ley se dirija al Gobierno en el sentido de que hay que acelerar la responsabilidad. Hay que adelantarse mucho en el tiempo porque la lentitud que muestra en las actuaciones que le competen directamente deja mucho que desear. Con esta proposición no de ley nos dirigimos al Ministerio de Fomento. En opinión de nuestro grupo, hubiese sido muchísimo mejor dirigirse directamente a la ministra de Fomento, entre otras cuestiones para analizar estas cuestiones, pero, a pesar de la multitud de solicitud de comparecencias, no hemos tenido esa oportunidad. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Nos parece adecuado que en esta proposición no de ley, además de las actuaciones del Ministerio de Fomento en la mejora y repavimentación de vías, se exija la reposición de la señalización horizontal —es obvio ya que se trata de una repavimentación—, así como la señalización vertical y las medidas de seguridad, guardarraíles.

Hemos observado cómo en muchas de las licitaciones que hace el Ministerio de Fomento para rehabilitar y mejorar las carreteras expresamente se recoge que no se van a hacer intervenciones en señales verticales ni en la seguridad, a pesar de ser manifiestamente necesario. También sería interesante que en los materiales de reposición y de nueva construcción, tanto para la señal como para aquellos elementos sustentadores de aquélla, se incluyesen aquellos materiales que no agraven más los efectos de los accidentes. En definitiva, manifestamos nuestro apoyo a esta proposición no de ley porque exige que el Gobierno central ejecute actuaciones que forman parte de su responsabilidad y le competen y que no solo mire a los fabricantes de vehículos o a los conductores para sancionarlos o, en el mejor de los casos, educarlos. Asimismo le pedimos que afronte esta actividad global de seguridad vial que es la intervención pública y administrativa en aquellos temas que le competen en la mejora

de la circulación y de nuestras carreteras. Por tanto, vamos a votar favorablemente a esta enmienda transaccional que se ha acordado.

— **SOBRE MEDIDAS PARA EL CONTROL DE LA CIRCULACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002246.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a entrar en el punto 5.º del orden del día: Proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Popular, sobre medidas para el control de la circulación. Para la defensa de la misma tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular en esta Comisión, el señor don Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Los llamados dispositivos para tranquilizar y ralentizar el tráfico en aquellas zonas que se han revelado como sensibles, de alto riesgo para la integridad de las personas y de los propios vehículos, ha sido muy eficaz —los resaltes, las bandas sonoras, los pasos de cebra— porque se demuestra que su instalación disminuye la velocidad de circulación en esos lugares que son de riesgo y se produce un descenso en el número y gravedad de los accidentes. Es una experiencia española compartida y también de los restantes países que avanzan en materia de seguridad vial y que llevan muchos años instalando este tipo de dispositivos.

Los países de nuestro entorno establecen una normativa unificada que fija las características técnicas y los criterios mínimos para la instalación de estos sistemas. Es importante unificar los criterios para evitar que lo que trata de ser una solución se convierta en un problema que afecte sobre todo a los conductores de vehículos más expuestos, como son los motoristas o los ciclistas. En España, el artículo 5 del reglamento general de circulación dice que no se considerarán obstáculos en la calzada los resaltes en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas. El problema está en que el Ministerio de Fomento no ha dictado esa normativa y, dado que ningún resalto o banda transversal puede cumplir una normativa que no existe, unos y otros habrían de considerarse obstáculos en base a ese reglamento general de circulación que regula el tráfico de vehículos por nuestra carretera, por lo que, según el contenido del artículo del reglamento, deberían ser retirados. Dice: Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, deberán hacerlo desaparecer lo antes posible y adoptaran, entre tanto, las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación. En consecuencia, de aplicar el reglamento general de circulación a rajatabla podría darse la circunstancia de que los ayuntamientos españoles se verían obligados a retirar de sus calles y travesías tanto los resaltes como las bandas transversales que ellos

mismos han instalado, todo porque el Ministerio de Fomento no ha desarrollado una normativa que impida que esos dispositivos sean considerados como obstáculos. Además, la inacción del Gobierno ha provocado que el vacío legal y técnico existente haya tratado de ser cubierto por algunas comunidades autónomas que han desarrollado diversas normativas en un ámbito que escapa de sus competencias, ya que el texto articulado de la Ley de Tráfico, en coherencia con el artículo 149 de la Constitución, indica que la normativa técnica que afecte directamente a la seguridad vial es competencia de la Administración del Estado. Por tanto, se entiende necesario y urgente el desarrollo por parte del Ministerio de Fomento, en colaboración, eso sí, con las comunidades autónomas, de la normativa correspondiente a los sistemas para controlar o calmar el tráfico y, en particular, los que tienen que ver con resaltes y bandas transversales, con el fin de lograr un cambio en el comportamiento de los usuarios de las vías, lo que redundará en una mejora de la movilidad y en una reducción del número de accidentes de tráfico, así como en la gravedad de los mismos, sobre todo en lo que se refiere a los atropellos.

Consideramos que esa normativa —que, como decimos, es absolutamente urgente para evitar la actual situación de descontrol que se produce con respecto a estos dispositivos— debe adaptarse a las características de los usuarios de la vía, en especial a las de los más vulnerables, personas con discapacidad, peatones, así como usuarios de vehículos de dos ruedas. En este sentido, cualquier elemento que se instale deberá ser accesible. Deberá ponerse especial atención a la señalización de estos resaltes o pasos de peatones elevados, dado que la percepción tanto de resaltes como de bandas sonoras es compleja y si no están señalizados o balizados, especialmente en condiciones de baja visibilidad, pueden producir el efecto contrario al perseguido. Asimismo, convendrá determinar los lugares donde la instalación de estos dispositivos pudiera afectar a la seguridad de los usuarios de las vías. Debería estudiarse la influencia de las condiciones atmosféricas sobre estos resaltes y bandas sonoras, ya que también pueden influir negativamente en la seguridad de los usuarios y, además, deberá tenerse presente el impacto medioambiental que la implantación de los mismos pudiera acarrear a través del incremento de las emisiones de vehículos y de la contaminación acústica que pudieran generar. Por último, cualquier instalación de resaltes o bandas sonoras debería realizarse utilizando un enfoque sistémico que parta de un análisis detallado de la zona donde se tiene intención de ubicarla, así como un estudio de las posibles rutas alternativas que adoptarían los vehículos para evitar atravesarlos y, en su caso, prever las actuaciones en ellas, ya que si no se podría traspasar el peligro a esas zonas adyacentes.

En definitiva, con esta iniciativa queremos cubrir una laguna cierta que unifique el criterio de forma y manera que se ajuste a los criterios técnicos normales. Todos tenemos la experiencia de que hay algunos resaltes que parecen badenes que ponen en peligro la integridad del

vehículo y no solo de las personas. Por tanto, unificar el criterio nos parece una medida absolutamente necesaria en este momento para la mejora de la seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de la misma tiene la palabra el diputado y vicepresidente primero de esta Comisión don Agustín Jiménez.

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ**: Señorías, está demostrado que los equipamientos denominados vulgarmente resaltos son una solución eficaz para reducir la velocidad de la circulación en travesías o en vías urbanas, pero siempre que estén regulados mediante una normalización técnica. Efectivamente, el apartado 2 del artículo 5 del reglamento general de circulación sobre señalización, obstáculos y peligros, establece que no se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que se cumpla la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios, en particular de los ciclistas.

En la actualidad, no existe regulación básica estatal de este tipo de dispositivos en cuanto a sus medidas, sus ángulos, las formas en que debemos atravesarlos con nuestros coches, etcétera. No obstante, señorías, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, concienciada de la importancia de éstos para la seguridad vial, está trabajando para desarrollar una normativa de dichos dispositivos denominados reductores de velocidad y bandas transversales de alerta. En torno a estos dispositivos de bandas sonoras, fresadas, resaltadas, rugosas, que han proliferado abundantemente en nuestras carreteras, siempre han existido ciertos interrogantes. ¿Son legales? ¿Son peligrosos? ¿Dónde es adecuada su implantación? ¿Qué tipo de banda sonora se ha de utilizar? La inexistencia de una regulación básica estatal y la dispersa y heterogénea normativa existente deja algunas preguntas sin respuesta; mientras tanto, los gestores de las vías públicas reciben con cierta frecuencia solicitudes relacionadas con las bandas sonoras, bien reclamando la urgente implantación de bandas en un determinado tramo de la carretera con el fin de resolver un problema de seguridad vial existente, bien reclamando la urgente retirada de las ya instaladas, alegando molestias por ruido o averías. De hecho, se han producido diversas sentencias al respecto. Por tanto, se considera necesaria la elaboración de una normativa que fije los criterios técnicos para su instalación.

Estamos de acuerdo en que es necesaria una normativa legal que unifique los criterios de instalación y de su uso. Utilizar este tipo de medidas se debe no solo a su eficacia, sino también a la importancia que tiene el correcto uso de los mecanismos que se emplean, ya que su mala utilización puede repercutir de manera negativa y directa en la seguridad de los usuarios de las vías. Es cierto que la instalación de estos dispositivos disminuye la velo-

cidad de circulación y que, en general, tiene lugar un descenso en el número y en la gravedad de los accidentes de tráfico. Las bandas transversales de alerta son dispositivos modificadores del plano de rodamiento de la calzada, cuyo objetivo es transmitir al conductor la necesidad de extremar la atención en su aproximación a un tramo en el que existe un riesgo vial superior al que se percibe de manera subjetiva, empleando para ello la transmisión de vibraciones o de ruido derivado de su acción sobre el sistema de amortiguación del vehículo. Su función es actuar como señal de advertencia acústica y vibratoria. Dado que el efecto que se pretende con estas bandas transversales de alerta no es provocar fuertes reducciones de velocidad sino incrementar la atención de los conductores sobre ellas, no parece necesario que se preavisen, puesto que ellas mismas son preaviso de este peligro existente sobre el que el conductor debe centrar su atención. Las bandas transversales de alerta no se deben confundir con los reductores de velocidad, ya que estos tienen características y fines distintos y tienen sus propias recomendaciones.

En resumen, estamos de acuerdo con la idea principal de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, no en ciertas ideas secundarias y en ciertos matices, como es la necesidad de aprobar una normativa que desarrolle lo establecido en el artículo 5.2 del reglamento general de circulación. A la vista de lo expuesto, el Grupo Parlamentario Socialista propone el siguiente texto alternativo: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a desarrollar y a aprobar la normativa para la red de carreteras del Estado, reductores de velocidad y bandas transversales de alerta con el fin de dar cumplimiento al artículo 5.2 del reglamento general de circulación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Claro que hay que desarrollarlo, lo dice el propio reglamento. O modificamos el reglamento de conductores o desarrollamos la normativa, porque si no, como dice el propio artículo 5, todos estos elementos son obstáculos en la carretera, y por tanto —nadie lo va a hacer— podría ordenarse que se retiraran e incluso habría que interpretar el Código Penal que se acaba de aprobar en esta Cámara. A mí me parece que el asunto tiene más importancia de la que se le pretende dar. Por otra parte, sí me parece importante que haya una señalización que advierta de que vienen estos resaltes, porque toda precaución es poca y porque los dos elementos juntos y coordinados, sin ninguna duda, ayudan a lo que se pretende, que es que se reduzca la velocidad en esos sitios que se han testado como peligrosos y en consecuencia que aumente la seguridad vial en esos lugares. En los términos que se nos plantea no podemos estar de acuerdo con la enmienda del Grupo Socialista. En cualquier caso podemos seguir hablando hasta la votación, pero ya digo que esta posición es así de clara.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a dar la palabra al señor Jiménez, porque tampoco veo mucha contradicción global y a lo mejor es posible una transaccional.

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ**: Eso iba a decir yo, señor presidente. No hay ninguna contradicción entre lo que yo estoy exponiendo y el señor Souvirón acaba de exponer. He dicho en mi intervención que el Ministerio de Fomento está ya trabajando en la elaboración de esta normativa que propone el Grupo Parlamentario Socialista. También he dicho que en la idea principal de su proposición estamos de acuerdo, no así en ciertas aseveraciones, matices e ideas secundarias de su parte expositiva, con lo cual la propuesta que hace el Grupo Parlamentario Socialista creemos que debe de agradar, podemos incluso intentar llegar a un consenso. Por nuestra parte lo vamos a intentar.

El señor **PRESIDENTE**: En la Mesa estaremos a la espera de limar ese texto final que someteríamos a votación.

— **SOBRE SISTEMAS DE CONTENCIÓN PARA LA PROTECCIÓN DE LOS MOTOCICLISTAS EN LA PROVINCIA DE MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/002324.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar lugar al punto 6.º del orden del día. Es una proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista sobre sistemas de contención para la protección de los motociclistas en la provincia de Málaga. Para la defensa de esta proposición no de ley tiene la palabra el diputado don Miguel Ángel Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: En diciembre de 2004 se decidió implantar en la red de carreteras del Estado un nuevo tipo de barreras de seguridad especialmente diseñado para evitar daños a los motoristas cuando impactaran con ellas a consecuencia de un accidente. El diseño de esta barrera especial ha sido fruto de un programa de I+D+i que ha llevado a cabo el Gobierno haciendo numerosas pruebas a escala real. En España existe normativa y disposiciones técnicas en materia de seguridad de vehículos, entre ellos los de dos ruedas. No obstante, para tratar de reducir las consecuencias de los accidentes de este tipo, se aprobó la orden circular 18/2004, que entró en vigor el 10 de enero de 2005. En esta orden se propone la integración en las vallas metálicas convencionales con postes sin elementos cortantes de otra valla metálica en su parte inferior que imposibilite que los motoristas pasen por debajo de ella y puedan golpearse con los postes, no resultando agresivo para el resto de los vehículos, siendo su principal objetivo reducir la gravedad de los accidentes de vehículos de dos ruedas, mejorando los sistemas de contención en los tramos más

conflictivos. Se establece el empleo de sistemas de protección continuos para motoristas cuando se den determinadas circunstancias: de trazado desfavorable debidos a radios de curva pequeños o bien a desaceleraciones bruscas. Para llevar a cabo las actuaciones de adecuación de las barreras de seguridad a la disposición de la citada orden, en el año 2005 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento redactó el denominado Plan de adecuación de los sistemas de contención a la nueva orden circular 18/2004. Este plan preveía instalar 1.500 kilómetros de estas barreras en un plazo de seis años. No obstante, dada la importancia de este tipo de actuaciones, el Gobierno ha decidido dar un impulso al plan reduciendo el plazo de instalación desde los seis hasta los cuatro años, estando prevista su finalización en 2009 en lugar de 2011, año inicialmente previsto para dicha finalización. El coste de este plan alcanza los 47 millones de euros. El Ministerio de Fomento ya está redactando desde 2006 un plan para adaptar las barreras o protecciones de la red de carreteras del Estado para una mayor protección de los motociclistas. La red de carreteras del Estado consta de 25.000 kilómetros —que es lo que compete al Gobierno central—. También se ha planteado en numerosas iniciativas, tanto en el Congreso como en el Senado, que además de hacer este plan con las carreteras que son responsabilidad o competencia del Ministerio de Fomento, sería conveniente trasladar a las comunidades autónomas y a las corporaciones locales que participaran en las carreteras que son de su competencia.

El nuevo sistema impulsado por el Ministerio de Fomento consiste en la colocación de una nueva barrera por debajo de la actual bionda que evita que los motociclistas puedan pasar por debajo de la misma y además impide que puedan golpearse contra los postes. La nueva valla inferior está situada a 3 centímetros del suelo y actúa como un muelle que absorbe la fuerza del choque. El perfil se adapta al casco del motociclista de forma que al producirse el impacto la valla dirige el cuerpo disminuyendo los sucesivos golpes de la cabeza contra el sistema de protección. El nuevo elemento de protección, homologado por el Ministerio de Fomento, como ya he dicho anteriormente, es fruto de la labor de I+D+i, que ha exigido la realización de pruebas con maniqués especiales en los que se han podido medir desaceleraciones, lecciones, etcétera, para diferentes tipos de barreras, velocidades y ángulos de incidencia. Los socialistas valoramos muy positivamente la puesta en marcha de este plan de adecuación de los sistemas de contención para la protección de motociclistas impulsado por el ministerio que dirige Magdalena Álvarez, dada su indudable necesidad.

En este contexto, queremos destacar que Málaga, por su clima benévolo prácticamente durante todo el año, es un lugar ideal para circular en motocicleta. De hecho es una de las provincias que registra un mayor número de vehículos de este tipo. Según los datos facilitados por la Dirección General de Tráfico, estamos hablando concre-

tamente de más de 150.000 motoristas en nuestra provincia. Hay que señalar que a pesar de sus innumerables ventajas, como son la rapidez, la economía y la facilidad para aparcar, los usuarios de las motocicletas tienen también importantes debilidades, sobre todo en caso de accidente, y es que los guardarraíles, a 20 kilómetros por hora, hacen mucho daño, pero a 40 pueden partir la columna en dos, son letales. Estamos hablando de una de las demandas históricas del colectivo de moteros, que era la sustitución de los viejos quitamiedos por otros más seguros. Por eso era necesario impulsar una actuación en este sentido y por eso traemos hoy aquí esta iniciativa parlamentaria, una iniciativa que se registró en esta Cámara en el mes de junio y que, en principio, se iba a debatir en la Comisión de Fomento y luego se trasladó a la de Seguridad Vial. Por tanto, ha transcurrido un tiempo desde que se presentó, lo que ha permitido que el Ministerio de Fomento vaya avanzando. De hecho, ya está redactado el proyecto dentro de este plan. Se van a establecer estos sistemas de contención a lo largo de 58 kilómetros y el coste previsto de licitación supera los 2,2 millones de euros. Se contempla llevarlo a cabo en seis tramos de las carreteras nacionales malagueñas de la A-7, la A-45, la MA-24 y la N-340, como digo, en aquellos puntos que entrañen un riesgo especial, es decir en curvas peligrosas o en zonas donde se haya producido un accidente de motoristas. Quiero aprovechar también mi intervención para decir que no es la única medida impulsada por el Ministerio de Fomento en la provincia de Málaga. De hecho, en esta legislatura se han impulsado 32 actuaciones en materia de seguridad vial y conservación y mantenimiento de las carreteras por un importe que supera los 64 millones de euros. A eso hay que añadir que en los presupuestos del próximo año figuran 16 millones de euros para actuaciones de conservación y explotación y otros casi 9 millones de euros para actuaciones en seguridad vial.

Termino. Hoy puede ser un gran día para los motoristas malagueños. **(Risas.)** Espero contar con el apoyo unánime de todas las fuerzas políticas para esta iniciativa parlamentaria, entre ellas, de mi amigo Souvirón, portavoz del Grupo Popular. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE:** ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? **(Pausa.)** Por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz en esta Comisión, el diputado Federico Souvirón, diputado también por Málaga.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA:** La verdad es que, desde la amistad correspondida, tengo que decirle al señor Heredia que bienvenido al club, que me parece muy bien que se empiecen a preocupar por el asunto de los guardarraíles y que hayan llegado a la conclusión a la que algunos llegamos hace mucho tiempo, de que verdaderamente son peligrosos y conviene quitarlos cuanto antes. La iniciativa nos parece tardía pero oportuna y voy a explicar esta paradoja; tardía porque si se

hubieran apoyado las propuestas de resolución que ha hecho el Grupo Parlamentario Popular durante tres años en los debates del estado de la Nación o se hubieran aprobado las enmiendas que se han presentado en este sentido a los presupuestos, sin duda alguna el asunto estaría resuelto, en Málaga y no solo ahí, desde luego en Málaga porque es una de las provincias que tiene un mayor tráfico de vehículos de dos ruedas, por su climatología, y en otras ciudades o provincias que tienen la misma situación. Más vale tarde que nunca y así nos consolaremos. Nos parece especialmente oportuna después de que ayer un diario local publicara que el Ministerio de Fomento ya ha comprometido la inversión a estos efectos, lo que haría innecesario el debate de hoy si no se tratara de doña Magdalena Álvarez, la ministra de Fomento, en cuyo caso es muy oportuno, y lo comparto con el señor Heredia, que hoy debatamos este tema para instar al Gobierno a algo a lo que se ha comprometido a hacer, pero de lo que evidentemente no estamos muy seguros. De todas maneras, quiero recordar al Grupo Socialista que gran parte de las vías que atraviesan Andalucía son convencionales, es decir son titularidad de la comunidad autónoma o de las diputaciones andaluzas. Por tanto, no es mal momento para —él que seguro que tiene mano con la Junta de Andalucía y con muchas diputaciones andaluzas— trasladar esta preocupación a esas instancias, porque así sí sería ese un gran día para los moteros malagueños. Sin duda alguna, si todo eso se hiciera al mismo tiempo, sería estupendo. Evidentemente estamos de acuerdo, ¿cómo vamos a estar en desacuerdo con una cosa tan necesaria y tan evidente?, y espero que esta unanimidad que probablemente se registre aquí hoy, haga que el compromiso de la ministra de Fomento —por lo menos en el tema de los guardarraíles en la provincia de Málaga, esperemos que también en otros lugares de España— sea cierto.

— **RELATIVA A LA ELABORACIÓN Y PUESTA EN MARCHA, POR PARTE DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO, DE UN DISPOSITIVO ESPECIAL PARA LA REGULACIÓN Y VIGILANCIA DEL TRÁFICO RODADO DE VEHÍCULOS LOS FINES DE SEMANA Y DÍAS FESTIVOS EN LA AUTOVÍA A-8, QUE CONECTA CANTABRIA CON EUSKADI. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002426.)**

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a pasar al punto 7.º del orden del día. Se trata de una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la elaboración y puesta en marcha, por parte de la Dirección General de Tráfico, de un dispositivo especial para la regulación y vigilancia del tráfico rodado de vehículos los fines de semana y días festivos en la autovía A-8, que conecta Cantabria con Euskadi. Para la defensa de esta

proposición no de ley tiene la palabra la diputada doña Marisa Arrúe.

La señora **ARRÚE BERGARECHE**: Mi grupo presenta esta proposición no de ley porque son muchos los vascos que pasan sus vacaciones en Asturias y en Cantabria. La vía de unión más frecuente entre Euskadi y las comunidades autónomas cántabra y asturiana es la autovía A-8. Tenemos que lamentar que en los fines de semana, días festivos, puentes, vacaciones de Semana Santa esta autovía esté totalmente colapsada entre 4 y 30 kilómetros desde Laredo hasta El Haya. Señorías, los vizcaínos nos sentimos olvidados y abandonados por la Dirección General de Tráfico y es desesperante para miles de vizcaínos pasar la vuelta a casa en los fines de semana en grandes atascos, en grandes colas, sin que la Dirección General de Tráfico emprenda ningún tipo de actuación ni dé ninguna solución a este problema.

Sabemos que existen medidas y dispositivos especiales de la Dirección General de Tráfico en otras provincias españolas. Existe una regulación y vigilancia de la circulación, hay 8.000 agentes dedicados a esto, 400 funcionarios, personal técnico especializado, 990 cámaras de televisión, 17 helicópteros, 1.639 paneles de mensajes variables y centro de gestión de tráfico en Madrid, Valencia, Málaga, Sevilla, Zaragoza, Valladolid, La Coruña. Las medidas de regulación del tráfico son la instalación mediante conos de un carril adicional en sentido contrario que aumente la capacidad de la vía; el establecimiento de itinerarios alternativos como puede ser, por ejemplo en este caso, que se habilite la N-634; la restricción de la circulación de vehículos pesados, y otra de las medidas que en este caso se debe tomar es la colaboración con la Ertzaintza para que cuando se entre en la Comunidad Autónoma del País Vasco estas medidas sigan siendo eficaces y ágiles. Pues bien, respecto a todo esto la Dirección General de Tráfico no hace nada de nada a día de hoy. Por eso mi grupo se ha hecho eco del olvido y del abandono de la Dirección General de Tráfico a miles de vizcaínos y por eso pedimos en esta proposición no de ley que se dé solución a un grave problema que están sufriendo muchos vizcaínos en sus días de vuelta a casa después de las vacaciones. Pensamos que es el momento de llevar a cabo actuaciones, como se hace en otras zonas del resto de España. Los vizcaínos no queremos vernos abandonados como hemos estado hasta ahora por la Dirección General de Tráfico. Por eso mi grupo presenta esta proposición no de ley. Tengo que decir que existe una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista que prácticamente es la misma propuesta que presentamos nosotros y que mi grupo va a tener a bien aceptar.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley. Para la defensa de la misma tiene la palabra la diputada doña Eloisa Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Lamento la percepción, de alguna manera, que tiene la diputada de olvido o de abandono por parte de la Dirección General de Tráfico respecto a la autovía A-8. Si hablamos de la realidad, tiene que saber la señora diputada que la Dirección General de Tráfico ya está trabajando sobre la mejora del tráfico en la autovía A-8 entre Santander y el límite de la provincia con Vizcaya; en concreto, está instalando equipamiento para la gestión del tráfico en la autovía. Este proyecto tiene un presupuesto de 10.367.712,61 euros y un plazo de ejecución que finaliza en 2008. Una vez puestos en servicio, los sistemas instalados permitirán abordar la gestión del tráfico en esa vía durante los 365 días del año. Además, el personal técnico de la Dirección General de Tráfico está analizando los problemas actuales y establecerá, en su caso, las medidas oportunas de actuación hasta la puesta en servicio del sistema de gestión de tráfico al que se ha hecho mención en el punto 1. Con independencia de lo anterior, hay que señalar también que en ocasiones los problemas de tráfico que se presentan en la A-8 dentro de la provincia de Santander son generados por incidencias que ocurren en el tramo de esta carretera que discurre por la provincia de Vizcaya en el acceso a Bilbao. En este último problema, la responsabilidad de la gestión del tráfico corresponde a la Dirección de Tráfico del Gobierno vasco y no a la Dirección General de Tráfico. Por lo tanto, nosotros hemos presentado esa enmienda transaccional, y me alegro y agradezco al Grupo Popular y a la portavoz que lo ha expresado que podamos llegar a un consenso, que sea aprobada y que, efectivamente, lo antes posible —más pronto que tarde— se solucionen todos los problemas en este tramo de la A-8 en dirección Cantabria-País Vasco.

El señor **PRESIDENTE**: En el turno de fijación de posiciones ha pedido la palabra el diputado don Emilio Olabarría, portavoz en esta Comisión del Grupo Vasco. Señor Olabarría, tiene la palabra.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: La verdad es que la señora Arrúe y yo mismo sabemos de lo que estamos hablando. En este tramo, el comprendido entre el área metropolitana del Gran Bilbao, su zona fronteriza con Cantabria en El Haya y hasta los pueblos donde normalmente pasan sus vacaciones gran parte de los vizcaínos, los de Laredo, Santoña, Noja, Isla, etcétera, y los pueblos de Asturias, se produce la mayor densidad de tráfico, que está medida por instituciones comunitarias, y sobre todo, lo que es más grave, los mayores índices de siniestralidad. Hay que añadir a esta circunstancia que hemos indicado de zona de circulación a efectos vacacionales, de ocio, etcétera, que estamos también en el área de influencia del puerto de Bilbao, donde se proyecta una intensísima circulación de vehículos pesados. Además es una zona periférica de Vizcaya, la colindante con Cantabria, de alta concentración o densidad industrial, lo cual también produce una gran circulación de

vehículos ligeros y de vehículos pesados. Todas estas circunstancias y la necesidad de atenuación, tanto de la densidad del tráfico como de la peligrosidad que está provocando la incidencia de mayor siniestralidad de todas las carreteras de la Unión Europea, hacen que estas carreteras exijan medidas contundentes. Por tanto, comparto la preocupación y comparto el diagnóstico manifestado por las dos portavoces que me han precedido en el uso de la palabra y, efectivamente, en lo que aquí se puede instar, que es a las competencias del Gobierno central del Estado español y de la Dirección General de Tráfico, las medidas un tanto deletéreas en la transacción y en la propia proposición me parecen oportunas; si se están ejecutando, tanto mejor, pero nos encontramos hoy con la sorpresa paradójica de que todo lo que se insta se está ejecutando un poco a última hora, señor presidente. No sé hasta qué punto meritara realizar algún tipo de calificativo sobre estas premuras en la ejecución, justo en los últimos suspiros de la legislatura, de la solución de todos estos problemas que estamos indicando. Pero vamos a continuar ya con Joan Manuel Serrat para acabar esta exposición: ojalá pueda ser también un gran día. **(Risas.)**, duro con él, para los que circulamos permanentemente por una vía que no solo es la que tiene más densidad de tráfico sino también mayores índices de siniestralidad de toda la Unión Europea, que ya es mucho decir.

El señor **PRESIDENTE**: Sin duda, fue un gran día el lunes de la pasada semana, en que no se produjo ni una víctima mortal en todas nuestras carreteras. Sin ninguna duda ese sí fue un gran día, porque un día sin ninguna víctima mortal es para tenerlo en cuenta, y se dio esta circunstancia el lunes de la semana pasada.

Señora Arrúe, he entendido que aceptaba la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. **(Asentimiento.)** Muchas gracias.

— **RELATIVA A LA APROBACIÓN, DE ACUERDO CON LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS, DE UN PLAN NACIONAL DE GESTIÓN INTEGRAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN LAS INFRAESTRUCTURAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 161/002449)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al último punto del orden del día. Se trata de una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la aprobación, de acuerdo con las comunidades autónomas, de un plan nacional de gestión integral de la seguridad vial en las infraestructuras. Para la defensa de esta proposición no de ley tiene la palabra el diputado don Federico Souvirón, portavoz del Grupo Parlamentario Popular en esta Comisión.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: La verdad es que entre los trabajos de esta Comisión, que han sido muchos y, si como parte de la misma me permiten la expresión, han sido eficaces y nos han permitido avanzar durante estos años en materia de seguridad vial, hemos tenido pocos debates en materia de infraestructuras, apenas uno al principio de la legislatura cuando compareció el secretario de Estado. La ministra no ha aparecido por la Comisión, no lo hemos conseguido, llevamos dos años intentándolo y probablemente si hubiéramos tenido ocasión de debatir con ella, no hubiéramos tenido que presentar al final de legislatura, como gesto de lo que hay que hacer, esta iniciativa solicitando un plan integral de las infraestructuras pero nos parece que es absolutamente necesario; ya sabemos que uno de los pilares de la seguridad vial son las infraestructuras y por tanto se hacen necesarias al hablar de política de seguridad vial, y el Gobierno lo hace, que nos explique qué avance hay en la mejora de las infraestructuras. Lo que solicitamos con esta iniciativa es que se hagan auditorías de impacto de seguridad vial en el diseño de cada una de las nuevas carreteras, que se evalúe la situación de las vías actuales y con arreglo a ese estudio emprender las medidas de conservación, de señalización y de iluminación que se consideren necesarias, ya que a través de estas auditorías de impacto y de estos estudios sin ninguna duda se evitará la aparición de futuros puntos negros, y que mientras tanto se combatan los puntos negros actualmente existentes pero de una forma racional y con arreglo a un programa establecido para la eliminación en un tiempo concreto y determinado, y que se aumente el gasto en conservación de las carreteras en cuanto que la situación sigue siendo cuando menos alarmante.

El informe Eurorap de la Unión Europea, que ha analizado, como todos sabemos, la situación de las vías del continente europeo o por lo menos de los países que forman parte de la Unión Europea en cuanto a su peligrosidad, revela nada menos que el 36 por ciento de las carreteras españolas incluidas en la red de interés general del Estado presentan un riesgo alto o muy alto de accidentalidad y que el 29,5 por ciento presentan un riesgo medio. Por tanto, hay mucho que hacer y además el estado de la técnica permite tener confianza, puesto que pueden arreglarse muchos problemas y se puede avanzar mucho en la construcción y en la mejora de la situación de las actuales carreteras. Por eso es por lo que nosotros queremos hoy plantear con este contenido un plan integral de seguridad vial en las infraestructuras que lleve a cabo el acuerdo con las comunidades autónomas, de forma que probablemente a través de ese consenso se lleguen a establecer criterios para la mejora de las infraestructuras que son de titularidad de las comunidades autónomas. No hemos tenido conocimiento de que haya existido en esta legislatura ninguna reunión del Ministerio de Fomento con los representantes de las comunidades autónomas para mejorar el estado de las vías y nos parece que es una carencia imperdonable en una legislatura donde tanto hemos hablado de seguridad vial. Para

evitar las consecuencias de eso es por lo que planteamos esta iniciativa.

Hay una enmienda del PSOE en la que se repite con mucha asiduidad la palabra seguir. Mire usted, es que no queremos que sigan las cosas como están; lo que queremos es que cambien, porque, si no, no hubiéramos planteado esta iniciativa; por tanto, vemos difícil llegar a un acuerdo. Estamos siempre dispuestos al pacto y seguro que después de oír a la portavoz del PSOE podremos acercar posiciones, pero, desde luego, con lo que el papel nos dice, estamos un poco lejanos.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Socialista a esta proposición no de ley. Para la defensa de la misma tiene la palabra la portavoz adjunta de este grupo en esta Comisión, doña Eloísa Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Agradezco a estas alturas de la legislatura y el tiempo que llevamos en Seguridad Vial la actitud siempre positiva y proclive al consenso que beneficia a todos de parte del señor Souvirón; agradezco esa actitud que siempre ha tenido. No obstante, en este caso concreto hay que hacer algunas matizaciones y yo no renuncio a hacerlas ni a dar argumentos que desde luego explicarían por qué hemos llegado a ese texto alternativo que inicialmente no le gusta al señor Souvirón, pero espero que algunos argumentos nos hagan llegar a la dinámica de esta Comisión que se caracteriza por el consenso.

El señor Souvirón ha hecho mención al programa Eurorap y hay que decir que este programa forma parte de un proyecto europeo llevado a cabo por clubes automovilísticos llamado Eurotest, que se inició en el año 2000, en el que los datos de la red de carreteras del Estado se introdujeron por primera vez en el año 2002 realizándose el análisis de los datos accidentales del periodo 1999 a 2001. En la metodología que se sigue no se analizan las causas que provocan los accidentes ni las posibles irregularidades derivadas de la aleatoriedad de los mismos. El programa Eurorap puede ser adecuado para analizar tendencias, no siendo así para el caso de mostrar mayores o menores riesgos de determinados tramos de la red, dado que son muchos los factores que forman parte de los accidentes. Además, el hecho de considerar solo accidentes mortales y accidentes graves desvirtúa el cálculo del índice de riesgo, que debería llamarse índice de gravedad, ya que en su formulación no se tiene en cuenta la totalidad de los accidentes.

Entrando ya en el primer objetivo de la parte resolutive de su proposición tenemos que decir que en la red de carreteras del Estado, competencia del Ministerio de Fomento, en la actualidad se está llevando a cabo un análisis del estado de la seguridad vial de las carreteras en servicio. El objetivo principal de este análisis es garantizar que las características de seguridad de los tramos de la red sean compatibles con la clasificación funcional de la vía a la que pertenecen, así como detectar

cualquier característica que con el tiempo pueda convertirse en un problema de seguridad. El equipo de expertos inspecciona la red detectando los puntos donde pueden existir elementos susceptibles de mejora y así adoptar las medidas más adecuadas con el fin de eliminar y paliar todas esas circunstancias que favorecen los accidentes. Esta actuación ya se inició en 2006, para lo cual se han adjudicado a principios de 2006 tres contratos por un importe de 2 millones de euros estimando su finalización en el año 2007. Estas inspecciones contemplan el análisis de la totalidad de la red de carreteras del Estado. Las conclusiones de este análisis permitirían programar las correspondientes actuaciones preventivas y correctoras.

En cuanto al segundo objetivo de su parte resolutive, el Ministerio de Fomento identifica anualmente todos los tramos de concentración de accidentes que se producen en la red de su competencia. La Dirección General de Carreteras utiliza el término de tramo de concentración de accidentes para definir aquellos tramos de la red que presentan un riesgo de accidentes significativamente superior a la media en tramos de características semejantes, en los que previsiblemente una actuación de mejora de las infraestructuras puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad. Para la identificación de los tramos de concentración de accidentes se utilizan datos de accidentalidad de los cinco últimos años. Por otro lado, en el presente año, dentro de los tramos de concentración de accidentes y con objeto de jerarquizar, se ha definido el concepto de tramo de concentración de accidentes mortales para referirse a los tramos de concentración de accidentes de la red de carreteras del Estado en los que el número de accidentes mortales ocurridos en el periodo de estudio es mayor o igual a tres. Para su identificación y con objeto de obtener una mayor fiabilidad, tal como ocurrió en los tramos de concentración de accidentes, se consideran los datos de accidentes con víctimas y accidentes mortales de cinco años.

En cuanto a su tercer objetivo de la propuesta resolutive, según el borrador de la directiva europea sobre la gestión de la seguridad vial en las infraestructuras de carretera actualmente en proceso de tramitación en el Consejo, se define valoración de impacto de seguridad vial como un análisis estratégico comparativo del impacto de las actuaciones de construcción de nuevas carreteras o de modificación sustancial de las carreteras en servicio de la red. En la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento dentro de los programas de seguridad vial se efectúa un seguimiento posterior de todas las actuaciones de seguridad vial que se realizan calculando su eficacia y rentabilidad. Sobre la base de estos estudios de eficacia se han establecido los criterios de cálculo de un índice de eficacia estimada para las distintas actuaciones que se proponen para mejorar los problemas de seguridad vial y es utilizado para la priorización y asignación de recursos, dado que el volumen de las actuaciones propuestas es superior al de las dis-

ponibilidades presupuestarias inmediatas, que viene a determinar, a grandes rasgos, el número de accidentes que se espera evitar sobre la base del presupuesto de la actuación que se va a ejecutar.

Ahora ya podemos ser algo más concretos y convencer un poco al señor Souvirón de los datos, con los que usted podrá estar o no de acuerdo, pero que desde luego son indiscutibles. El Ministerio de Fomento ha incrementado en esta legislatura en un 50 por ciento los recursos para la conservación y seguridad vial de la red de carreteras del Estado respecto a la media de la legislatura anterior dando respuesta a la prioridad establecida en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte de mejorar las condiciones de la red existente. Durante la presente legislatura —vamos a señalar unos datos de inversión para dar una idea de dónde partíamos y en qué situación nos encontramos en la actualidad— dentro de la inversión total en carreteras se dedicaron 632 millones de euros a la conservación de la red en el año 2004, lo que supuso el 22,3 por ciento de la inversión; en el año 2007 se va a alcanzar una inversión de 1.080 millones de euros, lo cual supone un 30,4 por ciento de la inversión total para este año. Como se observa, la inversión en conservación ha aumentado desde 2004 en un 70,9 por ciento, al haber pasado de 632 millones de euros en 2004 a 1.080 millones de euros en 2007. Con respecto a 2008 y lo que ya está planteado en el anteproyecto de Presupuestos Generales, la dotación prevista en los mismos para carreteras es de 6.208 millones de euros, lo que aumenta en un 37 por ciento la dotación presupuestaria en 2007. Con esto le quiero decir, señor Souvirón, que no debe tener ese escepticismo. Estos son hechos, es dinero invertido y es ejecución; puede ser siempre opinable, pero es indiscutible en cuanto a su realidad. De ahí que en vista a todo lo expuesto, hayamos hecho este texto alternativo, que no voy a leer porque es conocido por todos los portavoces y están las enmiendas, y espero que podamos llegar a un acuerdo.

Señor presidente, creo que me he alargado un poco y le pido disculpas.

El señor **PRESIDENTE**: No se preocupe, señora Álvarez. A los efectos de intentar buscar ese acuerdo, tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Lo que planteamos es un plan integral de actuación en las infraestructuras, es decir objetivos a perseguir, medios para conseguirlos y plazos. Lo que nos ha expuesto la señora Álvarez —y tratándose de doña Luisa no dudo de sus datos— es la labor normal de administración del Ministerio de Fomento, pero nos parece que el asunto es de suficiente importancia como para que a estas alturas tuviéramos y conociéramos un plan integral de seguridad vial en las infraestructuras. Eso es lo que planteamos hoy aquí y, por tanto, es lo que queremos. No queremos que se siga produciendo la administración normal del Ministerio de Fomento en los términos que dice doña Luisa. Ella dice

que se ha incrementado alguna partida. Hombre, ¡hasta ahí podíamos llegar!, pero lo que queremos exactamente, lo que planteamos y por lo que hoy aquí debatimos esta iniciativa es ese plan integral, al que no renunciamos.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a las votaciones a la espera de que puedan llegar a un acuerdo. **(La señora Álvarez Oteo pide la palabra.)** Señora Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Permítame una pequeña matización respecto a lo dicho por el señor Souvirón. En 2005 se hizo el PEIT, que si prioriza algo con toda la modificación prevista de las infraestructuras, es precisamente la seguridad. Este plan, pasado por Consejo de Ministros —en esta ocasión, sí—, aprobado por Consejo de Ministros y conocido por todos ustedes, es un plan integral para mejorar todas las infraestructuras y priorizar sobre todo la seguridad vial. Luego este plan sí existe, señor Souvirón.

El señor **PRESIDENTE**: En todo caso haríamos un pequeño receso para intentar llegar a un acuerdo en la que sería la última votación de esta mañana. **(El señor Mayoral Cortés: Y de la legislatura.)** No sería bueno, señor Souvirón, que rompiéramos la buena tónica que ha seguido esta Comisión durante la legislatura en aras del máximo consenso en seguridad vial. Mientras ustedes hablan y transaccionan, antes de cerrar la Comisión de hoy, quería advertir, primero, que haremos una brevísima reunión de Mesa y portavoces al finalizar las votaciones; segundo, esta mañana hemos tenido ocasión de celebrar un desayuno de trabajo con un grupo de expertos en seguridad vial que nos han presentado un interesante informe, que está a disposición de aquellos que tengan interés, sobre una revisión de los límites en la señalización para mejorar la credibilidad de la señalización modificando los límites de velocidad. Quiero agradecerle expresamente a los autores de este estudio, un grupo de expertos en seguridad vial, entre los que se encuentran don Jacobo Díaz, director general de la Asociación Española de la Carretera; doña Arancha Pato, editora de *Motorpress Ibérica* y directora de la revista *Autopista*; don Máximo Sant, director general de publicaciones de *Motorpress*; don Ricardo Chicharro, adjunto a la dirección del Centro de Experimentación de Vehículos del INTA. Han colaborado también en esta propuesta don Alfredo García García, catedrático y director del Departamento de Transportes de la Universidad Politécnica de Valencia y don Sandro Rocci Bocarelli, catedrático de caminos y aeropuertos de la Universidad Politécnica de Madrid. A todos ellos les agradecemos esta propuesta que nos han hecho llegar sobre esa reforma de los límites de velocidad en nuestro país, que puede ser importante también para implementar las previsiones que el Código Penal recientemente aprobado prevé sobre esa adecuación de los límites de velocidad y que, repito, está a disposición de cualquier portavoz.

Hacemos un receso de dos minutos y procedemos a continuación a las votaciones (**Pausa.**)

Señorías, vamos a proceder a las votaciones. Seguiremos el orden previsto. En primer lugar, votamos la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, relativa al reconocimiento de los certificados de instructor de conducción expedidos en Irlanda. Se ha presentado un texto transaccional que diría lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a valorar que se flexibilice el reconocimiento de los certificados de competencia de instructores de conducción expedidos en Irlanda, conforme a las resoluciones de la Comisión Europea y a la normativa aplicable en España. Este es el texto que sometemos a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

En segundo lugar, sometemos a votación en sus propios términos la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre seguridad vial de los caminos rurales.

Efectuada la votación, dijo

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

En tercer lugar, votamos la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre pérdida del permiso de conducir por el transcurso del plazo de cuatro años desde su caducidad. A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y se ha llegado a un texto transaccional que dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a suprimir la pérdida del permiso de conducir por el transcurso de cuatro años desde su caducidad a la mayor brevedad y con la aprobación del nuevo reglamento general de conductores ya previsto.

Efectuada la votación, dijo

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

En cuarto lugar, sometemos a votación la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) para la reposición de las señales verticales y carteles indicadores de tráfico de más de 15 años de antigüedad. Se han presentado dos enmiendas, una del grupo proponente y otra del Grupo Parlamentario Socialista, y se ha llegado a un texto transaccional que sometemos a votación y que estable que el Congreso de los Diputados reafirma su voluntad de trabajar en el impulso de las acciones que aseguren el aumento de la

seguridad vial utilizando, entre otras, las que tienden a mejorar las infraestructuras viarias y, en consecuencia, insta al Gobierno, uno, a revisar la adaptación integral de todas las señales, carteles y paneles indicadores en las carreteras de competencia estatal a los estándares que marca la normativa técnica vigente y, dos, en los plazos más breves posibles, de acuerdo con las inspecciones del estado de conservación, proceder a las reparaciones o sustituciones que resulten necesarias, de acuerdo con las conclusiones de dicha inspección y en los plazos previstos en la normativa aplicable.

Efectuada la votación, dijo

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

Sometemos a votación la quinta proposición no de ley sobre medidas para el control de la circulación, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda del Grupo Socialista y, finalmente, se ha llegado a una transacción, cuyo texto establece: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a desarrollar y a aprobar la normativa para la red de carreteras del Estado, reductores de velocidad y bandas transversales de alerta, con el fin de dar cumplimiento al artículo 5.2 del Reglamento general de circulación, analizando en este contexto la influencia de las condiciones atmosféricas sobre estos dispositivos, el impacto medioambiental que la adopción de las citadas medidas pudiera tener sobre el incremento de las emisiones de los vehículos y la contaminación acústica.

Efectuada la votación, dijo

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

Sexta proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre sistemas de contención para la protección de los motociclistas en la provincia de Málaga, que sometemos a votación en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

En séptimo lugar, proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la elaboración y puesta en marcha, por parte de la Dirección General de Tráfico, de un dispositivo especial para la regulación y vigilancia del tráfico rodado de vehículos los fines de semana y días festivos en la autovía A-8, que conecta Cantabria con Euskadi. Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Socialista, que ha sido

aceptada por el grupo proponente, por tanto, votamos la proposición no de ley con el texto de la enmienda del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

Por último, sometemos a votación la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la aprobación, de acuerdo con las comunidades autónomas, de un plan nacional de gestión integral de la seguridad vial en las infraestructuras. No ha habido finalmente aceptación por parte del grupo proponente de la

enmienda de sustitución presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, por tanto, votamos la proposición no de ley en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 18; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada.

Señorías, quiero dar las gracias a los servicios de la Cámara y al letrado y queda convocada reunión de Mesa y portavoces.

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**