



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 453

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 13

celebrada el miércoles 16 de diciembre de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|--|---|
| — Sobre seguridad vial en Palencia. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000130.) | 2 |
| — Sobre la creación de un destacamento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en la localidad de Carrión de los Condes (Palencia). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001097.) | 2 |
| — Para que se lleve a cabo el estudio del impacto en la siniestralidad vial derivado de la edad de los conductores. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001377.) | 7 |

— Sobre medidas tendentes a reducir la siniestralidad por accidentes de tráfico. Presentada por los grupos parlamentarios Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, Popular en el Congreso, Catalán (Convergència i Unió), Vasco (EAJ-PNV) y Mixto. (Número de expediente 161/001184.)	9
— Sobre transporte de personas en bicicleta. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000428.)	17
— Sobre modificación del proyecto de la A-27 entre Tarragona y Valls. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001270.)	20

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE SEGURIDAD VIAL EN PALENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000130.)**
- **SOBRE LA CREACIÓN DE UN DESTACAMENTO DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL EN LA LOCALIDAD DE CARRIÓN DE LOS CONDES (PALENCIA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001097.)**

El señor **PRESIDENTE:** Después de haber superado ciertos problemas, vamos a denominar técnicos, relativos al ascensor que se han producido y que han provocado una cierta demora, vamos a iniciar la sesión con la tramitación conjunta, si nadie objeta, de las iniciativas 1ª y 3ª, del Grupo Parlamentario Popular, que hacen referencia a la creación de un destacamento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en la localidad de Carrión de los Condes, en Palencia.

Pediría a los señores comisionados, tengan intereses o vinculaciones con Palencia o no, que mantengan un cierto respeto y un cierto silencio para que puedan ser escuchados los oradores.

Tiene la palabra el señor Cosidó para la defensa de su proposición no de ley.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ:** Pido disculpas por la demora, pero ha sido por causas ajenas a nuestra voluntad.

En realidad debatimos conjuntamente dos mociones, como muy bien decía el presidente, una registrada en el mes de junio del año 2008 y otra registrada en el mes de junio del año 2009, que tienen un objetivo común, que

es la creación de un nuevo destacamento de Tráfico en la localidad de Carrión de los Condes, en Palencia, pero que en el caso de la de junio de 2008 incluye alguna medida complementaria relacionada con la seguridad vial en la provincia de Palencia, y la de junio del año 2009 hace una referencia a la infraestructura necesaria para la creación de este destacamento de Tráfico.

La localidad de Carrión de los Condes está enclavada en pleno camino de Santiago, es una localidad con un importante patrimonio histórico artístico que, invito a los miembros de la Comisión que no lo conozcan, merece la pena visitar. Constituye además un nudo estratégico de comunicaciones en la provincia de Palencia, donde confluyen por un lado la autovía que va de Burgos a León y por otro la carretera que va de Palencia a la localidad de Guardo, que está anunciado, por la titularidad autonómica de esa carretera, que pueda ser convertida en autovía próximamente. Además, Carrión de los Condes ocupa una posición central entre los dos destacamentos de Tráfico que existen en la provincia, uno situado en la capital, al sur, y otro situado en Herrera de Pisuerga, al norte de la provincia. Por tanto, todos los informes técnicos aconsejaban Carrión de los Condes como una localidad especialmente adecuada para constituir un nuevo destacamento de Tráfico.

Probablemente los miembros de la Comisión no lo conozcan, pero Palencia es la única provincia española que en la actualidad tiene tan solo dos destacamentos de Tráfico, todo el resto de provincias españolas tienen tres o más destacamentos de Tráfico. No conozco muy bien las razones por las que esto ha sido así desde hace ya muchas décadas, pero lo cierto es que tanto el desarrollo de nuevas vías de comunicación en nuestra provincia como el aumento lógico del parque de vehículos aconsejan que en ese sentido Palencia se homologue a otras provincias y pueda contar con al menos tres destacamentos de Tráfico. Palencia es además la provincia de España que tiene una menor dotación de efectivos de la Agrupación de Tráfico. Exactamente cuenta en el momento actual con 106 efectivos e, insisto, no hay una sola provincia en España que cuente con un menor

número de guardias civiles de Tráfico que la provincia de Palencia.

Es verdad que en los últimos tiempos ha habido un cierto descenso en el número de accidentes y en el número de víctimas mortales, pero quiero decirles también, sin querer aburrirles con los datos, que la disminución que se ha producido en nuestra provincia es menor que la media nacional y la media de Castilla y León. Sin que necesariamente tengamos que hacer una correlación entre ambas cosas, creo que pone de manifiesto la oportunidad y la necesidad de reforzar los efectivos de la Guardia Civil de Tráfico en esta provincia. En todos los informes elaborados, tanto internamente por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil como por la Secretaría de Estado de Seguridad en las inspecciones que regularmente hace, se aconseja reiteradamente, insisto, la creación de este destacamento de Tráfico; en la última ocasión en un informe del 29 de enero del año 2009 de la Secretaría de Estado de Seguridad, en el que se solicita la creación de esta infraestructura.

Por otro lado quiero informarles también de que existe un protocolo de intenciones firmado entre el Ministerio del Interior y el Ayuntamiento de Carrión de los Condes para la construcción de una nueva casa cuartel de la Guardia Civil en la citada localidad. Es un protocolo que está firmado el 8 de septiembre del año 2003. Es un protocolo tipo en el que el ayuntamiento se compromete a adquirir los terrenos para la construcción del cuartel y el Ministerio del Interior se compromete a la construcción del mismo. En este sentido, aunque con cierta lentitud, se han dado pasos. El ayuntamiento ya tiene adquirida la parcela para la construcción de esta infraestructura y el Ministerio del Interior, la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, ha aceptado ya formalmente esta parcela como una parcela idónea para la construcción de este cuartel que albergaría tanto el puesto de la Guardia Civil en Carrión de los Condes como el destacamento de Tráfico de nueva creación. Por tanto, creo que el tema de infraestructuras no está resuelto, pero sí suficientemente encauzado.

Por otro lado, les informo también de que la creación de este destacamento ya fue aprobada por el Senado en una moción del 20 de mayo de 2005, una moción que incluía, entre otras medidas, la creación de un destacamento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en la localidad de Carrión de los Condes, que fue aprobada por la totalidad de los grupos del Senado con la excepción del Grupo Socialista, con lo cual obtuvo un resultado de 12 votos a favor y 9 en contra. Yo tengo la esperanza de que los grupos que en su momento en el Senado apoyaron esta iniciativa puedan volver a apoyarla en esta ocasión, y en todo caso agradeceré cualquier explicación si es que se ha producido algún cambio de criterio.

Quiero decirles también que recientemente mantuve una conversación con el director general de Tráfico y en el transcurso de la misma fui informado de que está previsto, es inminente ya, un aumento de la dotación de

efectivos de la Agrupación de Tráfico; durante los últimos cinco años esa plantilla ha estado prácticamente congelada, pero el director general de Tráfico me informó de que las promociones que se encuentran en estos momentos en el centro de formación de Mérida van a permitir conseguir ese objetivo que teníamos marcado desde hace ya años de llegar a los 10.000 efectivos. Por lo cual quiero informar a la Comisión de que en ningún caso la creación de este nuevo destacamento se tendría que hacer detrayendo efectivos de ninguna otra provincia, sino que con los incrementos que ya están previstos de la plantilla de la Agrupación de Tráfico serían perfectamente asumibles los 30 efectivos aproximadamente que supondría la creación de este nuevo destacamento.

Para finalizar yo le diría al señor presidente —me consta porque hemos tenido algunos debates en la Comisión de Interior sobre esta cuestión y creo que compartimos el criterio— que la seguridad vial, la política de seguridad vial se ha deslizado en los últimos tiempos, quizá de forma excesiva, hacia una política muy represiva, entendiendo el término tanto por el incremento del número de sanciones (que prácticamente se ha multiplicado por dos, en estos momentos estaba por encima de 5 millones) como por el incremento de la recaudación (que se ha multiplicado por tres), como por la penalización penal, valga la redundancia, de algunos supuestos que antes eran simples infracciones administrativas. En este marco a mí se me ocurren algunas medidas, algunas propuestas que pudieran ser electoralmente más rentables, pues el aumento de efectivos de la Agrupación de Tráfico a veces genera cierta división de opiniones en algunos sectores de la sociedad. Pero yo creo que en esta Comisión, quizás mejor que en ninguna otra de esta Cámara, se entiende bien que la seguridad vial es un objetivo irrenunciable. Yo personalmente he felicitado en alguna intervención al ministro del Interior porque es objetivamente cierto que se ha producido una disminución importante en el número de víctimas; eso es sin duda mérito de la propia Administración, aunque en una parte muy importante lo debemos a la labor legislativa que se ha hecho en esta Cámara también, y probablemente el mayor mérito lo tengan los propios ciudadanos, los conductores, que con su responsabilidad están logrando reducir el número de accidentes.

Pero creo, ya digo, que quizás como en ninguna otra Comisión se entienda que la presencia de guardias civiles de Tráfico es sin duda un factor que da seguridad, que previene accidentes, que supone además ayuda al conductor. Yo no comparto esas teorías que algunas veces ha expresado el director general de Tráfico de que son más efectivos 100 radares fijos en una autovía que una patrulla de la Guardia Civil. Yo creo que la Guardia Civil tiene esa función de vigilancia, tiene esa función de control del tráfico, tiene esa función sancionadora, llegado el caso, pero tiene también una función muy importante de auxilio al conductor, de prevención de accidentes. Y por tanto, aunque a alguien le pueda parecer inadecuado, mi grupo parlamentario cree que ese es un

factor muy importante para mejorar la seguridad en carretera.

El portavoz del Grupo Socialista en este debate ha tenido la deferencia de comunicarme el voto negativo, que créame que lamento en esta ocasión porque, insisto, me parece difícil encontrar argumentos para oponerse con los datos que he aportado, que he puesto encima de la mesa con relación a esta iniciativa. Sólo se me ocurren dos: uno es que cualquier propuesta que nazca de la oposición debe ser rechazada sistemáticamente. Me parece una forma pobre de entender la política y entender el debate político. La segunda es que se piense que es poco rentable políticamente aumentar los efectivos de la Agrupación de Tráfico en una determinada provincia, cosa que, insisto, mi grupo no comparte.

En todo caso, nos debemos a los intereses generales, a los intereses de la seguridad vial, en este caso concreto a los intereses de los palentinos a los que representamos, a los que yo represento además como partido más votado en esta provincia. Me parece que es una medida necesaria, es un compromiso adquirido por parte del Gobierno y, por tanto, es nuestra responsabilidad política hacer todo lo que esté en nuestra mano para impulsar esta creación de un destacamento de Tráfico en Carrión de los Condes.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo quiere hacer uso de un turno en contra?

Señor Villarrubia.

El señor **VILLARRUBIA MEDIAYLLA**: Turno en contra o fijación de posiciones. Lo digo porque abriría debate.

El señor **PRESIDENTE**: Lo vamos a considerar como fijación de posición.

El señor **VILLARRUBIA MEDIAYLLA**: Señorías, señor Cosidó, empezando por la última parte, me parece poco correcto que usted se erija en portavoz de altos cargos de la Guardia Civil poniendo en su boca expresiones que además no se compadecen con la realidad de los datos, y desde luego lo que no le permito es que se erija en portavoz de quien ahora tiene el uso de la palabra haciendo unos juicios de valor pocos respetuosos sobre las dos razones por las que pudiéramos oponernos. Si tiene un poco de educación, escúcheme y verá por qué vamos a votar en contra de esta poco oportuna, oportunista proposición no de ley que usted presenta.

Mire, le contaba el director general, creo que ha dicho, de la Guardia Civil, o un alto cargo, no recuerdo el rango, que no haría falta llevar guardias civiles de un lugar a otro porque con esa cobertura de plazas que ya desde hace muchos años estaba prevista está creciendo la Agrupación de Tráfico. Pues ya le voy a hacer la primera corrección, señor Cosidó. Hay 1.500 efectivos que derivan de Consejo de Ministros, acuerdo de 30 de junio de 2006. No hace muchos años, con el Gobierno socia-

lista se aprueba el Plan de acción sobre seguridad vial en el que, entre otros aspectos, se contempla el aumento de plantilla de la Agrupación de Tráfico en 1.500 efectivos. Por lo tanto, esto ha tenido una repercusión directa en uno de los temas concretos, y lo conoce. Por eso digo que no dice la verdad cuando habla de que en los últimos cinco años se ha congelado el número de efectivos de la agrupación en Palencia. Pues mire, ni en la Guardia Civil, que ha aumentado en 103 en esta mi querida y pequeña provincia, habiendo disminuido considerablemente cuando gobernaba el Partido Popular y el señor Cosidó además tenía un cargo de responsabilidad en la Dirección General de la Guardia Civil; y en lo que se refiere a Tráfico el catálogo de puestos es de 115 y están cubiertos 110, es decir que está casi en grado óptimo.

Cualquier mejora que eventualmente pueda venir a la provincia de Palencia, el Grupo Parlamentario Socialista, el Partido Socialista la va a aplaudir, la va a apoyar, y además es lo que ha venido haciendo durante todos estos años; y por eso, entre otras razones, hay una mejora sustancial en la prestación y en la dotación de la Guardia Civil y de los efectivos de Tráfico. Mire, lo único que existe es una forma pobre de hacer política, porque si lo que se quiere es arreglar problemas se habla, se dialoga, se consensua o al menos se intenta, pero no se manipula la información y se sale a los medios de comunicación exigiendo al Gobierno responsabilidades de un incumplimiento de algo que no existe, porque, ¿saben lo que existe?, un protocolo de intenciones suscrito por el hoy proponente, vamos, a quien representaba, porque estaba en el gabinete en el año 2003, en septiembre, que es una mera declaración de intenciones. Era lo que hacía el Partido Popular, muchas fotos, muchas declaraciones de intenciones y pocas ejecuciones concretas. Y eso es lo que ha ocurrido en Carrión. Y resulta que tenemos que leer en la prensa que el alcalde, el ayuntamiento debe hacer el proyecto. ¡Pero si no está decidido! Y esto es decir la verdad a los ciudadanos y hacer política con mayúsculas y no manipular a la gente, porque ¿quién dice no a la existencia o a la creación de un nuevo cuartel, no en Carrión, en Carrión, en Guardo, en Cervera, en Aguilar, en toda la zona norte de la provincia, en muchos sitios? ¿Quién puede decir que no si no es con rigor, con seriedad y poniendo los datos sobre la mesa? Sólo había ese protocolo de intenciones y todavía a fecha de hoy no hay una decisión definitiva de establecer esto. Y usted lo sabe, sólo había ese protocolo de intenciones. No hay ni una cesión directa, ni hay un presupuesto realizado, como han dicho públicamente. Que el alcalde encargue el proyecto. ¿Pero el proyecto de qué?

Por otro lado, desde el Grupo Parlamentario Socialista, desde el Partido Socialista vamos a seguir apoyando la mejora en la provincia de Palencia como hasta ahora. Y sería conveniente que usted como portavoz de Interior y su partido dejen de confrontar con la materia de seguridad ciudadana, que es bastante sensible.

Por otra parte, sin que nosotros nos vayamos a oponer a, en su caso, que esta sea la decisión definitiva, no está

claro —usted se erige en portavoz de no sé qué informes, aquí los documentos no los trae usted *in voce*, y menos de lo que no le corresponde—, hay más que serias dudas de que un destacamento con 19 efectivos, que inicialmente es lo que se dice, sea operativo, porque turnos de 24 horas más vacaciones dejan un escasísimo número de efectivos para cumplir con las obligaciones que tienen que cumplir en materia de seguridad ciudadana y de tráfico. Pero lo que tampoco me parece de recibo es que cambie hasta la geografía. Los destacamentos actuales, que son dos, es verdad, con una cobertura casi del cien por cien del catálogo, están en la capital y en Herrera de Pisuerga. Herrera no es el norte de la provincia, es el centro norte. El norte está bastante más arriba, donde tenemos Guardo, Aguilar, Cervera, donde tenemos toda la cornisa, donde tenemos la hermosa montaña palentina, que también gratuitamente les invito cortésmente a que visiten. Pero no está del todo definido ni claro, y será un debate, y eso es lo serio. ¿Se opone el señor Cosidó a que el destacamento se sitúe en la zona norte de la provincia? ¡Qué fácil es hacer demagogia! Hay que buscar la solución que sea más adecuada, y desde luego lo que hay que decir hoy a los ciudadanos es que no hay una decisión definitiva. Y lo que está haciendo hoy el portavoz del Partido Popular es intentar buscar una cobertura parlamentaria para justificar esos incumplimientos que han venido denunciando de algo inexistente, que no era más que la demagogia y las intenciones y las fotografías del Partido Popular en el año 2003.

Por lo tanto, concluyendo, vamos a votar en contra porque todavía no está la solución definitiva; no decimos que no pueda ser una posibilidad, porque le voy a dar otro dato que usted al menos no ha puesto hoy sobre la mesa, señor Cosidó, y es que ya en mayo de 2009, de este año, el Gobierno socialista, a través de la Gerencia de Infraestructuras y Equipamientos, ha convertido ya ese plan de intenciones en posible plan de necesidades y abre la posibilidad de que eso pueda llegar a ser una realidad, sin tapujos, sin manejos. Y no juguemos con los votos y con las declaraciones y los precedentes que ha manifestado con anterioridad, porque si apelamos a eso, el precedente inmediato, porque esto se ha tratado en multitud de ocasiones y ha sido rechazado y contestado en multitud de ocasiones, la última de ellas por mayoría absoluta en el reciente pleno de los Presupuestos Generales del Estado; primero en la Comisión y luego en el Pleno, donde expresamente se ha llevado esto en forma de enmienda, en concreto la número 1.273, que ha sido rechazada. Y además expresamente se les ha dicho, argumentado por quien corresponde tomar la decisión, que con la partida de 10 millones de euros para nuevos acuartelamientos y rehabilitación de los existentes, y así se le ha trasladado al Partido Popular, no está previsto para 2010 la creación de un nuevo destacamento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en Carrión de los Condes por no considerarse prioritario en estos momentos. Es decir que la decisión política en estos momentos está adoptada en esa dirección, abriendo

la posibilidad de que en el futuro —voy terminando, señor presidente— esto pueda ser una realidad, pero discutido seriamente y no confrontando, como se pretende, en materia de seguridad ciudadana, intentando perseguir y conseguir efectos mediáticos y no solucionar el problema, que es lo que responsablemente conviene hacer, yo creo, sin entrar en ningún tipo de adjetivos ni de descalificaciones.

Y ni siquiera he tratado, porque era tan poco serio, otra de las cuestiones que planteaba en la proposición no de ley, la implantación de sistemas de señalización, porque lo llevaba allá donde sea necesario, en cualquiera de los municipios de la provincia, olvidando que eso necesita y requiere de un convenio de colaboración con los respectivos ayuntamientos, y lógicamente aquí no nos vamos a meter en ese tipo de consideraciones.

Por lo tanto, termino, vamos a votar en contra porque es una exclusiva proposición no de ley de fuegos artificiales, de demagogia y de venta de humo, de engaño y no de realización concreta y de intentar solucionar un problema. Y si quiere echar una mano, sabe que hay formas muy discretas de hacerlo, y nosotros, si conseguimos, que no descartamos, que esto se convierta en una realidad, desde luego no va a ser gracias a su colaboración, porque lo único que ha hecho ha sido poner zancadillas y palos en la rueda del molino a lo largo de todos estos años. Por ahí no va por buen camino; sin embargo, intentaremos resolver este problema en la provincia de Palencia. **(Aplausos.—El señor Cosidó Gutiérrez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Constituye ya un uso de esta Comisión no conceder un turno de alusiones, que propiamente no se han producido, sino un segundo turno de tres minutos, que será objeto de medición rigurosa, señor Cosidó. Por tanto, tiene por tres minutos la palabra.

El señor **COSIDÓ GUTIÉRREZ**: En primer lugar diré que cuando uno carece de argumentos para oponerse a algo solamente le queda el recurso de entrar a la descalificación personal. Cuando uno tiene argumentos sobrados, como ha sido mi caso, pues no necesita hacer ningún tipo de descalificación de ninguna clase.

Al señor Villarrubia quiero contestarle, porque ha hecho una acusación grave de no decir la verdad, que yo tengo aquí la respuesta parlamentaria de 17 de agosto de 2009, que es la que he utilizado. El director general de Tráfico me informó sobre el aumento del cómputo global de efectivos en la Agrupación de Tráfico, no específicamente en la provincia de Palencia, y los informes que recomiendan técnicamente la creación de este destacamento de Tráfico los he visto en función precisamente de lo que señalaba el señor Villarrubia en mi anterior responsabilidad en la Administración. Ahí se decía, señor Villarrubia, que se aconsejaba la creación. Si esos informes han cambiado y usted dispone de ellos, pues los trae y no hay ningún problema.

Quiero en todo caso hacerle una brevísima lectura de lo que nos decía en el debate de la moción en el Senado, el año 2005, el representante del Grupo Socialista, porque desmiente radicalmente todo cuanto ha dicho el señor Villarrubia. Dice: En cuanto a la creación del destacamento de Tráfico en Carrión de los Condes —leo el «Diario de Sesiones» del Senado— existe un compromiso por parte del Gobierno de llevarlo adelante, pero les puedo anunciar que en estos momentos no es posible, precisamente por lo que decíamos en el punto 1.º: por la falta de personal en el catálogo de puestos de trabajo. Existe un compromiso de inicio de la construcción de ese acuartelamiento en Carrión de los Condes para el año 2007, con un presupuesto de 1.500.000 euros. En consecuencia, el Gobierno de España va a llevar adelante ese destacamento de Carrión de los Condes como pedía en el punto 3.º el Grupo Popular. Esto lo dice, señor Villarrubia, el portavoz del grupo en el Senado, que además, para más inri, lo que tiene gracia es que ni siquiera era de Palencia, no como usted que además representa a los ciudadanos de Palencia.

Yo lamento sinceramente que usted haya anunciado el voto en contra de su grupo, me parece un error, pero cada uno, por supuesto, es libre de expresar lo que quiera y también es libre de votar lo que quiera. Usted, no solamente como diputado por Palencia, sino como secretario general del Partido Socialista Obrero Español, decide que no quiere la construcción de este destacamento de Tráfico. A mí me parece mal, pero respeto democráticamente no solamente su decisión, sino la decisión de esta Comisión, que a esos efectos es soberana para votar lo que parezca oportuno sobre las iniciativas que presentan los grupos parlamentarios, lo que sí creo que es un error es descalificar las iniciativas en los términos en que usted lo ha hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Villarrubia, en los mismos términos. Tiene la palabra por tres minutos.

El señor **VILLARRUBIA MEDIÁVILLA**: Brevísimamente y con el respeto que creo que he tenido también en la intervención anterior, porque en la primera usted, usted, sin haber escuchado a este portavoz, ha hablado de pobres argumentos y ha descalificado mi intervención. Y pobreza en la realización de la política es hacer solo política de salón y brindis al sol y no luchar por la defensa de los intereses de los ciudadanos. Y sigue manipulando y mintiendo, porque hay 26 nuevos, 26 más en una plantilla de 115 y en pocos años. Y 103 en una plantilla de 600 y pico guardias civiles. Y para que quede en el «Diario de Sesiones», se acaba de referir a los informes, los del Partido Popular del año 2003, que dice que conocía por su responsabilidad. ¡Qué tiene que ver! Era un protocolo de intenciones, no de ejecuciones.

Pero para terminar, este portavoz —y no vuelva a manipularme, que consta en las actas lo que yo he dicho— no se opone en ningún momento a que se haga el acuartelamiento o este destacamento en Carrión de los

Condes; el no votar su iniciativa intencionada y demagógica, y además engañosa porque está requiriendo hacer cosas que ya se han hecho, no significa que no apoyemos, sin haber conseguido no sé cuántos titulares de prensa manipuladores, ¡claro que sí!, diciendo al alcalde que tiene que encargar el proyecto. ¿Pero qué proyecto de algo que todavía no se ha decidido hacer? Eso es engañar. Lo que yo digo es que el Grupo Socialista, el Partido Socialista, si tiene que apoyar esta iniciativa porque se considera que para la provincia de Palencia es la mejor solución, lo va a hacer sin duda, pero no de cara a la galería; lo va a hacer pero habrá que decir. No sé qué gracia le hace, señor Cosidó; no sé qué gracia le hace. **(El señor Cosidó Gutiérrez: Pues mire usted, le voy a decir.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cosidó, no está en el uso de la palabra.

El señor **VILLARRUBIA MEDIÁVILLA**: Es que me parece que hay que respetar un poco, señor Cosidó.

Vamos a ver. Que quede claro, aunque carcajee el señor Cosidó, que el Grupo Socialista no ha dicho que por no votar esta iniciativa no pueda defender ese emplazamiento. Lo que hemos manifestado, y eso sí lo puedo decir, en que según altos cargos de la Guardia Civil no está claro que sea operativo y mucho menos en el estudio previo que se estaba realizando sobre 19 efectivos. Me decía que era preferible engrosar el número de efectivos para mejorar las prestaciones de servicio, porque se le olvida decir, cuando hablaba de los términos geográficos, que Carrión está a poco más de veinte minutos de la capital, a poco más de veinte minutos de la capital. Y el norte de la provincia está bastante más alejado. Con esto no estoy diciendo, ¡cuidado!, que se ponga en el norte de verdad y no en Carrión, sino que haremos y seguiremos haciendo un análisis serio para ver qué es lo que más interesa al servicio y a la seguridad del tráfico y a la seguridad vial, y a la prestación del servicio de seguridad ciudadana con carácter general. Y ahí estamos. No manipule y no diga lo que no estoy —termino ya, señor presidente— diciendo. Votamos en contra de esa demagógica y manipuladora iniciativa, no de que se pueda resolver y mejorar el problema de la seguridad vial y la seguridad ciudadana en Palencia llevando a cabo las decisiones que los expertos, la propia Guardia Civil y todos los que tengamos que intervenir, consideremos oportunas. Y no solo con la declaración de intenciones del Partido Popular del año 2003, que quede claro. Lo demás serán sus manifestaciones, pero no la realidad, porque no nos oponemos, ni nos hemos opuesto antes ni lo haremos en el futuro a cualquier mejora, incluida la del cuartel y la del establecimiento de Tráfico en Carrión de los Condes.

El señor **PRESIDENTE**: Aclarados los problemas atinentes a la seguridad en el tráfico en la provincia de Palencia, vamos a continuar con la siguiente proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario de

Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Señor presidente, yo creo que el representante de Esquerra Republicana le ha pedido que, si podía, le pasaran al último lugar del orden del día, puesto que estaba en otra Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Pues posponemos el punto 2.º y vamos a proceder al debate del punto 4.º, si no hay ningún inconveniente.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Disculpe, señor presidente, pero antes le he preguntado si existía la posibilidad de pasar la proposición del Grupo Socialista a este segundo lugar, puesto que también teníamos problemas con nuestro portavoz para esta proposición no de ley porque tiene que intervenir en otra Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces, señor Corcuera, yo le pregunto, ¿cuál estamos en condiciones de debatir en este momento?

El señor **CORCUERA PLAZA**: Si le parece bien a usted y al resto de los grupos parlamentarios, sería la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista que figura en el último lugar del orden del día.

— **PARA QUE SE LLEVE A CABO EL ESTUDIO DEL IMPACTO EN LA SINIESTRALIDAD VIAL DERIVADO DE LA EDAD DE LOS CONDUCTORES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001377.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pues si están todos los portavoces de acuerdo, procederemos al debate del punto 6.º, relativo al estudio del impacto de la siniestralidad vial derivado de la edad de los conductores. Es una proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Tabuyo.

El señor **TABUYO ROMERO**: Señorías, permítanme que comience mi intervención transmitiéndole mi convicción humilde y profunda de que estamos poniendo las bases de lo que será un gran e importante edificio, no solo para el futuro, sino también para el presente, y que tras este primer paso se pondrá en marcha un proceso que permitirá analizar y diseñar las nuevas líneas de actuación ante un nuevo fenómeno como es el del constante incremento del número de conductores mayores en nuestras carreteras.

La evolución del conocimiento, el esfuerzo en la prevención, los avances médicos, las mejoras higiénico-sanitarias y la traslación de los descubrimientos en el área de investigación a la práctica cotidiana para superar enfermedades han dado como resultado que España tenga una esperanza de vida en torno a 80,3 años, siendo

de 83,4 para las mujeres y de 76,96 para los hombres. Y esta es la foto fija de nuestra sociedad actual y es la que debe determinar el alcance y la orientación de las decisiones y de la acción política para afrontar y definir las medidas ante los nuevos retos del envejecimiento de la población que se plantean, y también en lo referido al ámbito de la seguridad vial.

Según un estudio realizado por La Caixa referido al año 2008 en España hay ya más de 7,5 millones de personas mayores de 65 años, y entre los de 80 años y más son casi 2 millones de personas, siendo el grupo de edad que más ha crecido en los últimos quince años. Las comunidades más envejecidas son Castilla y León, con un 22,3 por ciento, y le siguen Asturias, Galicia y Aragón. Pero las que tienen un mayor número de mayores son Cataluña, Andalucía, Madrid y la Comunidad Valenciana. Y la proyección para el año 2050 que recoge el informe de Naciones Unidas señala que España será, tras Japón y con Italia, el segundo país más envejecido del mundo, con un 33,2 por ciento de población mayor.

Este envejecimiento se refleja también en el ámbito de la seguridad vial, y así se calcula que en nuestro país en el año 2010 tendremos más de un millón de conductores que estarán en el entorno de los 80 años de edad. Afirma el catedrático de Ciencias de la Conducta de la Universidad de Oviedo José Antonio Flores que el automóvil representa un instrumento esencial para la autoestima e independencia del mayor, y que la retirada del mismo puede acelerar los procesos de senescencia cerebrovascular. Evidentemente, como afirma el gerontólogo Ricardo Moragas, no hay que poner límite de edad para conducir, ya que la edad no es un criterio de incapacidad, sino la pérdida de función, y que cada individuo tiene aptitudes diferentes independientemente de que tengan la misma edad. Esta realidad del envejecimiento y de su influencia en la conducción no se da solamente en España, es un fenómeno internacional y cada país pone el acento en diversos aspectos del problema, en las condiciones de salud o simplemente en la edad, o en otros países incluso no les preocupa demasiado. Lo cierto es que los mayores tienen una menor siniestralidad vial que otros grupos de edad en números absolutos, pero tienen un mayor número de accidentes en relación con el número de kilómetros recorridos. La propia Dirección General de Tráfico señala que tienen en general un comportamiento al volante más responsable, y si es consciente de sus limitaciones cambia sus hábitos de conducción y evita situaciones de riesgo, usa cinturón de seguridad y evita la noche y el mal tiempo.

Las estadísticas de siniestralidad en España ofrecidas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial indican que en el año 2007 los conductores mayores implicados en accidentes mortales fueron 270, exactamente la misma cifra que en el año 2008, lo que indica que son el grupo de edad que presenta un menor porcentaje de reducción (cero por ciento) respecto a grupos como el de los de 25 a 34 años, que es el de mayor siniestralidad, que ha tenido una baja importante, de un 51 por ciento, en sus

indicadores. El envejecimiento progresivo repercute en elementos esenciales para la conducción, como son la capacidad cognitiva (es decir, recordar normas de circulación), la capacidad sensorial (es decir, la capacidad para ver o para oír), la capacidad neuromuscular (es decir, todo lo referido a la fuerza, a la coordinación, a la velocidad de respuesta), y la capacidad motora o destreza manual. Estos elementos deberán tenerse en cuenta en una posible evaluación de la salud que algunos expertos vienen reclamando, así como las enfermedades y las medicaciones que conllevan, y que pueden ser otro elemento de influencia en el proceso de la conducción. A estos factores se les pueden añadir los derivados de los cambios producidos en las señalizaciones verticales, en los indicadores de direcciones, en los formatos de las nuevas infraestructuras viales, e incluso el diseño de vehículos, que les provoca, junto a sus limitaciones físicas, una mayor inseguridad. Los principales factores de riesgo se producen en los cruces y en los cambios de carril, y probablemente tengan que ver con problemas de visión, de lateralidad y con el procesamiento consciente de la información.

Por lo tanto consideramos necesario y urgente que nos pongamos a la tarea de estudiar esta nueva realidad para impulsar medidas que puedan paliar las posibles limitaciones; y para ello sería de interés recabar la opinión y las aportaciones de todo tipo de expertos que tengan que ver con este tema, y que nos informen y nos hagan propuestas tanto desde el punto de vista médico como psicológico, educativo, de diseño de elementos de conducción más segura, científicos, técnicos, de diseño de infraestructuras viarias, así como la elaboración de indicadores efectivos de salud. Todas las opiniones y experiencias son necesarias para ser capaces de diseñar una respuesta propia a un problema global y sentar las bases de un futuro que llega con urgencia a nuestra realidad colectiva y a todos nos afecta, para desarrollar así una estrategia de seguridad vial en lo referido a los conductores mayores, con una evaluación adecuada y unas políticas precisas relacionadas con la prevención y la adecuación de todos los elementos que interactúan en este proceso, para poder ofertar respuestas concretas. Espero que, compartiendo esta filosofía, compartamos también la voluntad positiva de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para un turno en contra o, alternativamente, un turno de fijación de posición tiene la palabra don Alejandro Ramírez del Molino.

El señor **RAMÍREZ DEL MOLINO MORÁN**: Señorías, compartimos casi todos los argumentos que ha esgrimido el portavoz socialista. La población española, tal y como ocurre en el resto de Europa, envejece de año en año. Más de un 8 por ciento de los conductores que circulan en nuestro país es mayor de 65 años, con las limitaciones físicas y psicológicas que ello supone.

Según los datos de la Dirección General de Tráfico, de los cerca de 20 millones de conductores registrados

en España en torno al año 2002, 1.657.000 han cumplido ya los 65 años. Esta cifra representa un 8,36 por ciento del total y refleja un constante envejecimiento del censo de conductores, en línea con el experimentado por la sociedad en general. Sin embargo, y a pesar de estar constatado que el aumento de edad provoca limitaciones físicas y psíquicas, el reglamento general de conductores no establece un límite de edad para dejar de conducir. Según los expertos, tanto de la DGT como del Departamento de Seguridad Vial del RACE, existen una serie de limitaciones entre las personas de la tercera edad a la hora de ponerse al volante: hay un deterioro sensorial, tanto visual como auditivo y hay un deterioro en el procesamiento cognitivo; entre los deterioros cognitivos más frecuentes destacan el deterioro en el nivel de vigilancia, fatiga y tiempo de recuperación, la falta de atención selectiva, fallos en la memoria a corto plazo, dificultad de reconocimiento y falta de flexibilidad para adaptarse a las nuevas situaciones. Hay una ralentización en la toma de decisiones y en el sistema motor, aumenta el tiempo de reacción motora, se produce una pérdida de reflejos y una falta de agilidad motriz. Además hay que tener en cuenta los efectos secundarios de los fármacos que la mayoría de las personas mayores está tomando.

Hay que tener en cuenta también las consecuencias psicológicas que supone una retirada del carné de conducir, dado que puede perjudicar la autoestima y la confianza de la persona. La mayoría de las personas en estado de edad avanzada no desea dejar de conducir, ellos quieren mantenerse independientes y tener la libertad de poder estar solos. Dejar de conducir es un cambio en el estilo de vida que uno puede no querer enfrentar. Sin embargo, hay que recordar que la seguridad es importante para su familia y para el público en general. Tener que dejar de conducir le hace sentirse mal.

Señorías, quisiera pedirles que antes de iniciar este estudio tuviéramos un intercambio de opiniones para establecer las bases y los criterios de lo que realmente se pretende.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguien quiere utilizar tres minutos para matizar o contradecir? (**Pausa.**) Se da por concluido el debate.

Si no hay representantes de Izquierda Unida-Esquerri Republicana, vamos a posponer el debate del punto 2.º y procederemos, si no hay ningún inconveniente ni ninguna ausencia que lo impida, al debate del punto 4.º, proposición de no ley relativa al sistema de conducción denominado.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Perdona, señor presidente, que continuamente estemos solicitando cambios, pero es que el hecho de que haya varias comisiones provoca problemas sobre todo a los grupos más pequeños. Entonces yo le pediría, si el resto de grupos así lo estiman pertinente y lo aceptan, que se debatiera ahora la proposición de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: No está Ricomá.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a seguir un turno ordenado.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Nuestro portavoz Ricomá está en Fomento interviniendo.

El señor **CORCUERA PLAZA**: El problema es que el portavoz de nuestro grupo es miembro de la Mesa de la Comisión de Vivienda, que está aquí al lado, que se queda sin miembros en la Mesa. Entonces le han pedido por favor que acuda a presidir dicha Comisión y nos encontramos también con este problema. No sé cómo lo podríamos solventar, si con un pequeño receso.

El señor **PRESIDENTE**: Está hablando, señor Corchera, con un especialista en dificultades de ubicuidad. **(Risas.)** No hay ningún grupo más pequeño que el mío y que además atienda de forma transversal a las diez comisiones en las que estoy presente. A mí se me escapan las dificultades pretendidamente insuperables que provocan que no haya diputados que defiendan las iniciativas aquí presentadas, o sea que si no tienen ustedes inconveniente, vamos a proceder a seguir el orden. Tiene la palabra, señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Hay grupos de los firmantes de la proposición no de ley del punto 4.º, y están los principales grupos que se pueden oponer a la misma. Yo casi empezaría el debate, porque ni falta el proponente ni faltan los enmendantes, con lo cual, que se debata.

El señor **PRESIDENTE**: Yo espero que no haya más objeciones de naturaleza personal o de naturaleza infraestructural en el ámbito subjetivo, porque resulta un tanto sorprendente para quien les habla que perteneciendo a un grupo con seis diputados pueda estar en casi todos los sitios, no voy a ser petulante, y otros grupos que tienen más de cien tengan tales dificultades infraestructurales, dicho lo cual, es una *obiter dicta*.

El señor **CORCUERA PLAZA**: El problema no es por mi grupo, es porque en la Comisión de al lado, que es la Comisión de Vivienda, en la Mesa el señor diputado que está presidiendo tiene que marchar y le ha pedido a mi compañero, que es miembro de la Mesa, si le puede sustituir. Ese es el único problema, por eso le decía si era posible hacer el cambio. Además ese cambio es por un diputado de Convergència i Unió, por eso simplemente lo exponía, pero nosotros no tenemos ningún problema en debatir esta proposición.

El señor **JANÉ I GUASCH**: No tenemos problema en que se debata nuestra proposición no de ley, simplemente pedimos que se localice al señor Ricomá, que me ha indicado que quiere intervenir, y tiene su derecho a

hacerlo, pero para nosotros no hay ningún inconveniente, y más si se trata de poder sustituir al señor Macias, que es de nuestro grupo. No tenemos ningún inconveniente, pero para tener la unidad de acto debería estar aquí el señor Ricomá, que es quien quiere intervenir en la proposición no de ley de la A-27. Si hay manera de localizarlo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguien sabe dónde está?

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: En Fomento interviniendo.

— **SOBRE MEDIDAS TENDENTES A REDUCIR LA SINIESTRALIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁFICO. PRESENTADA POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS POPULAR EN EL CONGRESO, CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) VASCO (EAJ-PNV) Y MIXTO. (Número de expediente 161/001184.)**

El señor **PRESIDENTE**: Voy a tomar una decisión que es la siguiente. Vamos a proceder al debate del punto 4.º, porque no parece que esto se compadezca con el más mínimo decoro parlamentario, a tenor de las reivindicaciones, por lo cual, si el señor vicepresidente hace el favor de ocupar la Presidencia. **(El señor vicepresidente, Landaluce Calleja, ocupa la Presidencia.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Por el orden que figura la relación de grupos que han ido presentando iniciativas en este punto 4.º sobre medidas tendentes a reducir la siniestralidad por accidentes de tráfico, tiene la palabra en primer lugar en nombre del Grupo Parlamentario Popular el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: De lo que se trata es de que el Gobierno piense más en las necesidades de los ciudadanos y menos en la caja registradora de la Dirección General de Tráfico. Ya es hora de que abandone la convicción de que la única política de seguridad vial posible es la que se fundamenta en las prohibiciones y en las sanciones. Ya es hora de que el Gobierno deje de tratar a los ciudadanos cuando conducen sus vehículos como presuntos infractores y comience a considerarlos como personas responsables capaces de adoptar conductas sensatas cuando son conscientes de que hay un peligro, porque tienen la suficiente información para ellos o para los que circulan por las vías; ya es hora de que se discrimine a los indeseables, que deben estar fuera del sistema del tráfico, de las personas normales que conducen, de las cuales, si hay algo que presumir, es exclusivamente su buena fe. Por tanto lo que nos falta es más formación, más educación vial, más y mejores carreteras y desde luego menos prohibiciones.

Vivimos en el mundo en el que vivimos y la realidad es tozuda. Vivimos en un mundo en el que la comunicación es fundamental, y el instrumento a través del cual mayoritariamente se hace posible esa comunicación es el teléfono móvil. De acuerdo, el teléfono móvil en la conducción distrae y es un elemento de peligro para la seguridad vial, no hay la menor duda, pero desde luego simplemente prohibiéndolo y sancionando al que lo utilice no se consiguen resultados, y a los datos me remito. Ayer, con un año de retraso prácticamente, recibíamos los datos de siniestralidad vial oficiales de la Dirección General de Tráfico correspondientes al año 2008, y lo que dice ese informe es que durante el año 2008 han crecido las sanciones por utilizar el teléfono móvil en un 29,2 por ciento, cuando el año anterior lo habían hecho en un 5 por ciento, lo que quiere decir que cada vez, por ese imperativo de la comunicación, hay más conductores que utilizan el teléfono móvil o que, cuando menos, no han dejado de utilizarlo. Sin embargo, hay tecnologías que nos ofrecen otras soluciones mucho menos peligrosas y que desde luego trabajan a favor de la menor siniestralidad y de que haya menores distracciones al volante y es precisamente la utilización del sistema conocido como manos libres. Evidentemente, en cuanto a su grado de peligrosidad, todo puede distraer. Puede distraer desde luego la radio del coche, el acompañante, el pájaro que se cruza cuando uno va conduciendo, pero, claro, en cualquier caso el manos libres presenta un peligro muy inferior a la utilización del teléfono móvil, tan inferior que hace poco tiempo hemos debatido un proyecto del Gobierno que modificaba la Ley de Seguridad Vial y tan inapreciable es esa peligrosidad que ni siquiera se ha incluido como conducta a prohibir, sino que es una conducta tolerada. Por tanto, nosotros desde la Comisión lo que queremos es impulsar la acción del Gobierno. No queremos simplemente que el Gobierno haga lo que tiene que hacer, para eso ya está el Gobierno. ¿Que tiene que informar sobre la peligrosidad del teléfono móvil? Por supuesto, tiene que hacer las campañas, porque el ciudadano tiene derecho a estar informado de la peligrosidad. ¿Que debe tratar de que se sepa que el teléfono manos libres es mejor? Pues claro, eso es lo que pretendemos. ¿Que hay que establecer un sistema de modo de conducción para que el que llama sea prudente y no siga llamando? Desde luego, ya hay algunos teléfonos que lo tienen. Pero nosotros lo que hoy queremos es impulsar la acción del Gobierno y para eso defendemos la iniciativa que prácticamente todos los grupos parlamentarios compartimos en su día, una iniciativa que lo que pretende es que voluntariamente el infractor pueda elegir entre hacer frente a su sanción o instalar un mecanismo que va a aportar mayor seguridad a su conducción. Es simple y llanamente eso y me parece que es una cosa evidente.

¿Cuál es el único problema posible? Efectivamente, las multas van a caer y la recaudación por multas caerá, pero yo creo que hay otra forma de ver el asunto. El Gobierno debe ver este asunto como una inversión en

seguridad, porque es lo que es, es decir, en la medida en que se eviten accidentes, se evitan víctimas, costes morales cuantiosísimos y costes materiales indiscutiblemente. Por otra parte, no hay que olvidar que cuando alguien se accidenta lo primero que recomienda cualquier experto es que no se mueva, que se inmovilice, y con estos dispositivos, simplemente con la voz, puede marcar el 112 y decir que se ha accidentado y el lugar donde está, con lo cual también es un elemento de seguridad.

En definitiva, señorías, estamos en lo de siempre, estamos en cómo administramos el clásico binomio libertad-seguridad. Nosotros creemos que el punto de equilibrio en esta materia está exacta o aproximadamente en la iniciativa que firmamos en su día la inmensa mayoría, menos el Grupo Socialista, por lo que sabemos en este sentido. Yo comprendo que haya una cierta resistencia por parte del Grupo Socialista. Sin ninguna duda en nombre de la seguridad tengo la impresión de que se están invadiendo algunos espacios de libertad y en este ámbito también, pero precisamente eso es lo que nosotros no queremos. Por tanto, vamos a apoyar esa iniciativa que en su momento firmamos, simple y llanamente por todo lo que he dicho y porque creemos que ya es hora de que la Administración también se preocupe de facilitar a los ciudadanos una decisión y facilitarla además en momentos económicos como estos y que vaya en favor de su seguridad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): A continuación tiene la palabra en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió), don Jordi Jané. Señor Jané, tiene usted la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Esta es una proposición no de ley conjunta y quiero realizar una aclaración inicial. Cuando se plantea en esta Cámara un texto conjunto, al buscar la firma de cada uno de los grupos, hay grupos que firmamos o no dependiendo del grado de consenso que esa firma inicial contenga. Quiero ya de entrada explicar a la Comisión que cuando mi grupo estampó su firma en esta proposición no de ley creíamos que la firma era unánime por parte de todos los grupos, pero no era así porque había un grupo, en este caso mayoritario, que no tenía intención de firmarla. Cuando se nos plantea la firma de alguna manera se nos explica que es conjunta, pero no era así, por tanto esta propuesta parte de un error inicial. Tanta importancia tiene este error que a lo mejor mi grupo, si llega a saber que no tenía ese consenso unánime, no la hubiera firmado inicialmente, porque entendemos que este tipo de medidas es bueno que se adopten desde el consenso. A mi grupo le gustaría hoy no tanto tener el texto de esta proposición no de ley que vamos a votar encima de la Mesa de la Comisión de Seguridad Vial, sino tener un texto que pudiera haber sido aceptado por todos. De ahí que mi grupo intentaba incluso hoy buscar algún tipo de transacción que nos uniera a todos y poder trasladar al con-

junto de la sociedad que en un tema tan importante y tan trascendente para la seguridad vial como es la telefonía móvil pudiéramos tener un mínimo común denominador. No ha podido ser así porque no todos los grupos firmantes están de acuerdo en aceptar una transacción, y en tanto que la iniciativa es de todos, solo con que un grupo o dos no estén de acuerdo en aceptar una transacción, esa transacción no se puede realizar. En consecuencia, debemos votar la propuesta inicial. Mi grupo en este caso debe ser consecuente con la doctrina de los propios actos: hemos firmado una iniciativa, la vamos a tener que votar, aunque, repito, no es la iniciativa que a mi grupo le parezca más oportuna para el objetivo de la seguridad vial, porque parte, señor presidente, señorías, de una situación de no consenso generalizado, y sería bueno, sería positivo encontrar el consenso. De ahí que ya anuncio que hoy mismo mi grupo registrará ante esta Cámara una proposición no de ley sobre este ámbito específico, que esperamos que pueda tener ese mínimo común denominador que hoy la propuesta firmada por varios grupos entendemos que no tiene.

Voy a los aspectos concretos. He escuchado con atención la intervención del señor Souvirón y estoy en parte de acuerdo y en parte en desacuerdo con lo que él ha expresado en su intervención inicial, aunque ambos somos firmantes de esta propuesta. Estoy de acuerdo en un dato, en que todos queremos estar conectados, y pensar que la telefonía móvil va a ser ajena al mundo de la conducción es pensar en un aspecto que no se da. La práctica totalidad de conductores tiene móvil y en su inmensa mayoría no lo apagan cuando conducen. Este es un dato objetivo: tienen móvil y no lo apagan cuando conducen. Y en su inmensa mayoría tampoco tienen un dispositivo de manos libres. Los datos están, las cifras están, las estadísticas están. No tienen un dispositivo de manos libres, pero sí que tienen su móvil conectado.

¿Y qué nos ocurre? La vida cotidiana nos da ejemplo de ello y todos somos observadores de lo que nos pasa, de lo que pasa en la realidad. Pasa que como el móvil está encendido y uno conduce, ese móvil suena cuando quizá no debería sonar, pero suena, se busca en aquel momento dónde está el móvil, quizás en el asiento de al lado, quizá detrás, quizá dentro de un bolsillo, se intenta atender esa llamada, se produce una gravísima distracción, que lleva aparejada en muchas ocasiones un riesgo importantísimo de futuro accidente. Quien busca el móvil no está pendiente de quién está pasando por la vía en ese momento, a lo mejor pasa un peatón, se produce un atropello o se colisiona con otro coche. Claro que es más oportuno tener un dispositivo de manos libres, por supuesto, pero más oportuno sería aún no utilizar la telefonía móvil si se pudiese, recomendar de alguna manera que la telefonía móvil es incompatible con la conducción atenta, porque a todos nos ha pasado. Este portavoz que les habla es de los que utiliza el manos libres cuando conduce. Debo afirmar públicamente en esta Comisión que yo soy usuario del manos libres cuando conduzco. **(Rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Ruego que mantengan silencio y estemos atentos a la intervención del portavoz del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ IGUASCH**: En muchísimas ocasiones uno está pendiente de la llamada más que atento a la conducción, porque las llamadas no son las que socialmente deberían ser cuando uno conduce, llamadas muy breves para dar un mensaje, sino que son llamadas a veces de contenido; se resuelven cosas mientras se conduce y no se conduce de manera atenta, se producen accidentes y distracciones y los datos de la DGT son claros. No nos engañemos, proponer hoy que lo más ideal es que todos instalemos el manos libres es mejor que no tener un sistema sin manos libres y coger las llamadas, pero no es el mejor de los escenarios. El mejor de los escenarios sería campañas divulgativas explicando los riesgos de la telefonía móvil cuando se conduce, y otros países van caminando hacia esos objetivos. No nos engañemos, señor Souvirón, la propuesta que conjuntamente hemos firmado no es la mejor de las posibles, pero es mejor que la realidad actual, porque lo cierto es que la realidad actual es grave, la gente no tiene el manos libres y atiende las llamadas sin el manos libres, infringe las normas, produce infracciones, más de 114.000 por este asunto el año pasado, no estamos, pues, hablando de un tema que no se dé, se da muchísimo, con un riesgo grande. Por tanto, que se instale el manos libres es un mal menor en comparación con no tenerlo y atender manualmente las llamadas, porque el manos libres está permitido; atender manualmente las llamadas está prohibido.

Creo que así hemos centrado de qué estamos hablando, pero quizá la solución más idónea no es la que se recoge en la proposición que nosotros mismos hemos firmado y que creíamos que era unánime en su planteamiento inicial. La solución, entendemos desde Convergència i Unió, debería pasar por tres parámetros, y así lo plantearemos en una proposición no de ley. Primero, que por las autoridades de Tráfico se difunda claramente el riesgo de la telefonía móvil cuando se conduce, sobre todo cuando se usa de manera continuada, no para dar un aviso sino para entablar largas conversaciones; abstrae de la conducción y es un riesgo, y eso las autoridades públicas deben advertirlo. Segundo punto que entiende Convergència i Unió que debe ser objeto de consenso en esta Cámara: debemos recomendar un uso responsable de la telefonía móvil con dispositivos de manos libres; es mejor tener el manos libres que no tener ningún dispositivo y estar hablando por el móvil, porque además está prohibido hablar por el móvil sin el manos libres. Recomendemos en consecuencia el dispositivo de manos libres. En la propuesta que defendemos se va más allá, se dice ¡cómpralo, cómpralo ya! Sí, con el importe de la multa. No nos la pague y vaya y cómprese un manos libres. Esta propuesta tiene un riesgo, que se podría malentender que lo que estamos es simplemente vendiendo *kits* de manos libres, cuantos más, mejor, y no es esta nuestra intención, ni la del señor

Souvirón ni la de Jordi Jané ni la de ningún otro portavoz; pero hay ese riesgo de que se pudiera entender que ahora aquí a lo que vamos es a vender cuantos más, mejor. No es esto. A lo que vamos es a prevenir accidentes, a conducir evitando distracciones innecesarias y por tanto mejor tener el manos libres que no tenerlo, pero tampoco entendemos que se trate de hacer ofertas rápidas para vender cuantos más, mejor; podría entenderse que esto está detrás de esta proposición no de ley, por ello debemos advertirlo. Así pues, segundo punto, recomendar el uso del *kit* de manos libres. En el tercer elemento hay una aportación que yo quiero poner en valor. El grupo de nuevas tecnologías en vehículos y seguridad vial dentro de la Universidad de Zaragoza, dentro del Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón —yo conozco, por ejemplo, al profesor Juanjo Alba, un gran experto en este ámbito— ha hecho una propuesta importantísima que quizá sería la alternativa a estudiar, que es de qué manera introducimos en los teléfonos móviles lo que ellos técnicamente, y lo tienen estudiado, llaman modo de conducción, que no es otro mecanismo que cuando uno está conduciendo pone el modo de conducción, porque todo conductor quiere estar conectado, y lo estaría con el modo de conducción, y cuando alguien llama a ese teléfono le saltaría un mensaje diciendo: este abonado está conduciendo; si puede llame más tarde, puede dejarle un mensaje, y si realmente es urgente la llamada y cree que la debe atender, marque el número 1, que se le pasará la llamada a su *kit* de manos libres. Esto evitaría muchísimas llamadas, y quizá si quien llama sabe que quien recibe la llamada está conduciendo, ya no le llamaría, y seguro que evitaríamos muchos accidentes.

Este era el sentido de nuestra enmienda transaccional. No ha podido ser. Por la doctrina de los propios actos, nosotros vamos a votar la propuesta presentada, pero nos hubiera gustado hoy que esta Comisión hubiera tenido una posición unánime ante un tema de tanta trascendencia, que alguien puede frivolar pero que tiene gran trascendencia, como es el uso de las nuevas tecnologías. Hoy hablamos de móviles, otro día podemos hablar de navegadores, de tantos elementos que pueden distraer la conducción y provocar un accidente y merecería, entiende este portavoz, una posición unánime de esta Comisión de Seguridad Vial. Quizás en futuras iniciativas la podamos tener. Hoy lamentablemente no hemos conseguido esta unanimidad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra don Emilio Olabarría.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor Jané, he escuchado con atención y agradezco sus reflexiones, sus siempre lúcidas reflexiones, en estos ámbitos y en otros. En primer lugar quiero hacer una aclaración. Este diputado y creo que todos los que estamos aquí no representamos a ninguna empresa vendedora de este producto tecnológico, ni tenemos ningún tipo de vinculación. Por

lo menos yo puedo hablar en mi propio nombre, no tengo ningún tipo de vinculación con ninguna ni estoy defendiendo intereses corporativos de ninguna naturaleza, y me parece que es conveniente enfatizar este argumento en tanto en cuanto han sido un tanto, señor presidente, si me permite la expresión, desfiguradas las buenas intenciones de esta proposición que todos menos un grupo parlamentario signamos en su día, con una reflexión que a mí me parece un tanto bastarda, no la hecha por el señor Jané, sino la que ha sido objeto de reproducción mediática. Desde esa perspectiva es una reflexión, es un *obiter dicta* que mi grupo considera importante hacer.

Quiero comentarle que su invocación a la teoría de los actos propios es muy pertinente. Igual, yo como presidente tendría que haber hecho esta reflexión. En tanto en cuanto esta proposición no de ley es colectiva, solo admite dos alternativas, o se vota en contra o se vota a favor; salvo una tercera que eventualmente se podría haber producido, pero se sabe ya que no se va a producir tras escuchar al señor Souvirón: que todos los grupos parlamentarios se pusieran de acuerdo, provocarían una conformidad, un consenso colectivo en relación con la aceptación de algunas de las enmiendas; mientras que esto no sea así, dada la naturaleza colectiva de la iniciativa, las enmiendas no pueden ser objeto de tramitación, ni siquiera de debate; sí pueden ser debatidas al objeto de glosar la posición a favor o en contra de la iniciativa, pero solo la iniciativa en sus propios términos puede ser objeto de aceptación o, en su caso, de rechazo.

Hecha esta aclaración, señor presidente, yo quiero manifestar mi opinión favorable a la iniciativa, que en su día merecía mayor aceptación por los miembros de esta Comisión, más de la que estamos escuchando en el día de hoy, por razones que se me escapan. En primer lugar, esto fue objeto de debate entre todos los comisionados, y objeto de debate pacífico, si me permite también el uso de la expresión. Parecía que poco menos que irrefutable el argumento o el pedimento de esta proposición no de ley que pretende reducir la siniestralidad en las carreteras por datos que resultan verdaderamente dramáticos y que están glosados por un informe del RACC, en donde se nos informa de una verdadera patología social en materia de talentos a la hora de conducir un vehículo, consistente en que ocho de cada diez españoles reconocen llevar el móvil encendido en el coche —son datos en sí mismos cuantitativa y cualitativamente preocupantes— y más de la mitad reconoce que lo utiliza incluso conduciendo. Y el RACC es una empresa que merece una aceptación, porque sus informes son rigurosos normalmente. Hay otro dato que regula el RACC, que solamente el 23 por ciento de los vehículos que circulan por nuestras carreteras tienen instalados dispositivos de manos libres —es una cifra manifiestamente pequeña, es decir, 20 puntos inferior a la media comunitaria, esto ya glosa el problema que estamos analizando— y que el año pasado se formularon 101.159 denuncias por utilizar manualmente el móvil de forma

inadecuada o contraria a las previsiones legales previstas. Si lo complementamos con otros datos, como uno que a mí me parece particularmente relevante del estudio del RACC, que establece que a 120 kilómetros por hora se necesitan 84 metros para detener totalmente el vehículo; son 184 metros, más del doble, si se está manipulando un CD o la radio y son 284, más del triple, si la contingencia sobrevenida nos sorprende marcando un número de teléfono móvil, tenemos motivos serios y fundados para preocuparnos por esta patología en el ámbito de la conducción y de la accidentalidad en las carreteras.

Es función y finalidad de esta Comisión, como sabe perfectamente el presidente en funciones, reducir la siniestralidad. Desde esa perspectiva, fue de pacífica aceptación, solo un grupo no se vinculó a la iniciativa, establecer dos métodos de potenciar o de inducir a la implantación del procedimiento tecnológico denominado manos libres. Uno tiene relación con la sobredimensión —y lo ha glosado perfectamente el señor Souvirón y con lucidez— del derecho punitivo en el ámbito de las carreteras y de la seguridad vial, sobredimensión que prácticamente ha llevado a comentar a personas que son representativas de este mundo y a reprocharnos como legisladores que estamos recurriendo prácticamente en exclusiva al derecho punitivo para reducir la patología o la accidentalidad en nuestras carreteras —útese la expresión que se quiera— y a compensar esta sobredimensión del uso o de la legislación de naturaleza estrictamente punitiva reduciendo la recaudación por la imposición de sanciones. Señor Souvirón, no es una patología que se reduzca o no es un quebranto económico para la Administración, al revés, esto significa que estamos ante un país más civilizado y que la atención a las normas, incluso a las normas que prevén infracciones y sanciones es más adecuada y que el *ius puniendi* del Estado se utiliza mediante ese concepto que los que nos dedicamos al derecho penal pacíficamente reconocemos, que es que el *ius puniendi* del Estado es la última ratio, es el último instrumento a utilizar, no es el primero; y el decremento o el decrecimiento de la recaudación por vía de las sanciones sencillamente lo que indica es que estamos en una sociedad más civilizada y no en una sociedad menos civilizada. Desde esa perspectiva, permítame esa pequeña matización sobre sus palabras.

Al margen de esto, la compensación de sanciones pecuniarias impuestas siempre que se asuma como compromiso la implantación de un sistema que no provoca distracciones susceptibles de dar lugar a accidentes en nuestras carreteras. Hace pocos meses cuando se signó esta proposición no de ley era un principio poco menos que indiscutible. El Grupo Socialista no firmó esta proposición no de ley por razones ajenas a la invocación de este principio que estoy glosando. Ellos argumentaban otras cosas, no que la conducción sin medios convencionales de telefonía y sí con el sistema de manos libres no fuera el ideal y no fuera lo que deberíamos, desde una perspectiva de legisladores o desde la instancia legislativa, implementar, inducir, potenciar, etcétera. La introducción

de ventajas fiscales para la adquisición de este tipo de sistemas se nos antoja también que es un instrumento eventualmente positivo en tanto en cuanto el problema del sistema del manos libres es todavía su carestía o su alto importe económico. En todo caso, si el dilema, señor presidente, y con esto acabo mis palabras, es la carestía o los precios no razonables todavía de determinados sistemas que garantizan mayor seguridad en nuestras carreteras o ver sistemas más baratos pero que están en el fundamento o en la base de los altos índices de siniestralidad o de accidentalidad en nuestras carreteras que estamos soportando todavía, nuestra opción es inequívoca: nosotros optamos, aligerando el coste para los ciudadanos, para los compradores mediante sistemas de bonificaciones fiscales u otros, por el sistema más seguro, y este dilema también nos parece difícilmente discutible. Le voy a decir más, señor presidente en funciones, usted lo sabe perfectamente, tampoco se discutió esta cuestión cuando fue signada. En todo caso nosotros vamos a apoyar en sus propios términos esta proposición no de ley y con esta proposición no de ley pueden pasar dos cosas: que sea objeto de apoyo mayoritario o no sea objeto de apoyo mayoritario. En todo caso las enmiendas en sus propios términos o en su conceptualización como enmiendas no podrían ser objeto de debate.

Quiero manifestar que no solo en virtud de la invocación a los actos propios que ha hecho el señor Jané y la invocación complementaria a la convicción profunda de que esta proposición no de ley prevé una medida adecuada para reducir nuestros índices de siniestralidad en las carreteras, sino en virtud de la segunda invocación que ya al inicio realicé de que aquí ninguno de los que estamos, que yo sepa, representamos ni debemos representar a ninguna empresa fabricante de productos de esta naturaleza (y quien sostenga lo contrario me gustaría que lo dijera públicamente), con estas dos invocaciones, señor presidente, quiero poner en valor lo que aquí se consigna, el pedimento de la parte dispositiva de la proposición, porque esta es una buena fórmula para reducir aquello que nosotros tenemos que intentar reducir en esta Comisión, que es la accidentalidad en nuestras redes viarias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): A continuación, en defensa de su propuesta tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Mixto doña Uxue Barkos.

La señora **BARKOS BERRUEZO**: Efectivamente en la PNL que debatimos en este momento, difícilmente va a producirse ninguna diferencia entre los portavoces ni entre ninguno de los grupos aquí representados respecto al qué. Todos estamos por el enunciado en el que viene recogida en el orden del día la PNL suscrita por la gran mayoría de los grupos parlamentarios, sobre medidas tendentes a reducir la siniestralidad por accidentes de tráfico. Evidentemente, no hay ninguna diferencia entre los aquí presentes ni los grupos que representamos. La diferencia, y además sustancial, seguramente menos de lo

que pudiera parecer por el calor del debate, está respecto al cómo; menos, como digo, sustancial, al calor de este debate, pero en cualquier caso sí oportunamente subrayable el hecho que señalaba quien me ha precedido en el uso de la palabra, el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán señor Jané, en el sentido de la necesidad de consenso en torno a estas cuestiones que todos los aquí presentes entendemos que debe producirse, consenso que nos ha llevado, es el caso de esta portavoz, a la firma de una proposición que tenía puntos manifiestamente mejorables, como se ha visto a lo largo de estas horas, no tanto, si me lo permiten, en la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, único grupo que no firmó esta proposición no de ley, sino en la transaccional presentada por el propio señor Jané.

Me gustaría insistir sobre el Grupo Parlamentario Popular en la oportunidad, entendemos, señor Souvirón, que se nos presenta en torno a una transaccional que creo que, objetiva y fríamente, mejora sustancialmente, repito, no el qué —en el qué nos encontramos perfectamente reflejados en la proposición no de ley que firmamos en su día la mayoría de los grupos aquí presentes, y en el qué nos encontramos también perfectamente reflejados, creo que nadie puede discutir esto, en la transaccional presentada por el señor Jané—; es en el cómo donde creo sinceramente que esa transaccional mejora, y de manera notable, insisto, la posibilidad de que la iniciativa salga adelante. No solo la mejora de forma notable, sino que además incorpora al último grupo presente en esta Comisión, y lo hace teniendo en cuenta que se trata del grupo parlamentario que apoya al Gobierno. Yo, sinceramente, haría este llamamiento, porque nos parece una oportunidad que podamos dar por aprobado hoy, repito, el espíritu de la PNL que hoy traemos a Comisión, pero en cualquier caso hacerlo en forma de letra y sobre todo en tiempo, porque finalmente la PNL de hoy acabará siendo sustituida, lo ha anunciado ya el señor Jané —entiendo, si no he comprendido mal las palabras del portavoz de *Convergència i Unió*— en una iniciativa que recoja la transaccional que hoy nos ha traído aquí y que será finalmente la aprobada. Por lo tanto, ganar tiempo en una iniciativa de estas características y ganar tiempo en torno a medidas para incrementar la seguridad de los ciudadanos al volante y con una cuestión tan sensible como la comunicación telefónica, al alcance prácticamente del cien por cien de los conductores en estos momentos, es también asunto fundamental y me permito hacer esta llamada.

¿Cuál será la posición de esta portavoz de Nafarroa Bai si tuviéramos que terminar votando la PNL firmada? Pues a diferencia, aquí sí, de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, entiendo que es también ejercicio importante de responsabilidad entender que la transaccional que se nos ha traído hoy está en ese cómo notablemente más conseguida que la redacción que en su día realizamos los firmantes de este texto y por lo tanto, sin desdecirnos, faltaría más, pero vuelvo a repetir que en un ejercicio de responsabilidad, entendiendo que tenemos que ganar tiempo, nos vamos a

abstener y esperaremos la iniciativa —corresponde al señor Jané, debe ser suya— de *Convergència i Unió*.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): A continuación, tiene la palabra don Francesc Canet en nombre del Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **CANET I COMA**: Quiero agradecer a todas SS.SS. la condescendencia con los que compartimos más de una y de dos y de tres comisiones justo hoy y por tanto por incorporarme tarde. He deducido por lo que acabo de escuchar cómo se ha desarrollado el debate. Sin escurrir el bulto de ninguna responsabilidad y a lo mejor de una manera políticamente incorrecta, asumo que compartíamos y compartimos el espíritu del texto que se propone. Quiero recordar que su andadura viene de lejos; ya en las modificaciones de la Ley de Tráfico discutíamos sobre esta cuestión y coincidíamos en la necesidad de tomar determinadas medidas que iban en la línea de lo que finalmente acabamos discutiendo.

He de reconocer —creo que no es malo hacerlo— por parte de mi grupo que profundizar en el tema nos ha generado dudas; seguir leyendo más sobre la cuestión nos ha seguido generando dudas. El sistema de manos libres no nos parece del todo ya la panacea, aunque compartimos que es una solución importante. Por eso, cuando en los días previos a la Comisión parecía que una transacción se abría paso estábamos bastante contentos o muy contentos. Por lo que deduzco, la transacción no va a ser posible. Por nuestra parte tampoco quiero obviar que representamos a un grupo determinado de diputados, cuya representación matriz tiene una responsabilidad importante en el *Servei Català de Trànsit*, y valorando los últimos datos precisamente del último fin de semana con un repunte en la lista de muertos y con las distracciones como elemento clave, se nos ha vuelto a generar otra vez el debate respecto a este tema. En consecuencia, compartimos el espíritu y nos gustaría que la transacción que ha planteado y que nos hizo llegar amablemente el grupo de *Convergència i Unió* siguiera adelante. Si no, tenemos que replantearnos nuestro voto, porque sinceramente pensamos que corremos demasiado —y no quiero hacer un símil que moleste a alguien— y que deberíamos consensuar una solución como esta, sin entrar para nada en temas que ha apuntado el presidente de la Comisión y portavoz del Grupo Vasco. Sencillamente nuestras reflexiones son producto de un replanteamiento del tema sin entrar en cuestiones secundarias, que en todo caso se permiten, pero que en nuestro caso no existen. Seguimos apostando por que haya consenso, porque la transacción siga adelante y, si no, nosotros no podemos dar apoyo si hay que votar en sus términos la proposición no de ley del Grupo Popular, firmada por todos los demás, y hay que reconocer que la firmamos todos los demás, pero ya he dicho al principio y acabo con ello que a veces no queda más remedio que ser políticamente incorrecto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): A continuación, para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don César Luena. Señoría.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Como ya se ha dicho aquí y ha quedado claro, el Grupo Socialista no suscribió esta iniciativa. No la suscribimos porque no la compartimos, pero quería destacar en nombre del Grupo Socialista la importancia de este debate. No nos gusta esta iniciativa tal como está presentada, por eso hemos presentado una enmienda, pero fruto de esa iniciativa podemos, como están diciendo todos los portavoces, conseguir hoy un acuerdo y un consenso sobre el tema. Para eso hemos presentado una enmienda, para trabajar y conseguir un pacto desde el objetivo general que tenemos, señor Souvirón, que es la seguridad vial, luchar contra los accidentes de tráfico y reducir la siniestralidad en nuestras carreteras. Ese es el único objetivo del Gobierno y del Grupo Socialista, el único. Esa es la intención y por eso hemos presentado una enmienda, porque facilitar y alcanzar ese pacto en torno a tres grandes temas ha sido iniciativa del Grupo Socialista fundamentalmente, y después se ha incorporado a ese mismo pacto el grupo de Convergencia i Unió.

Puesto que se han puesto en duda por parte sobre todo del Grupo Popular los objetivos de la política de seguridad vial, una política que suele ser consensuada y que nosotros entendemos como una política de Estado, quería recordar algunos de los trabajos del Gobierno en esta política de seguridad vial y que en relación con la seguridad de los vehículos el Gobierno ha hecho un reconocimiento público del esfuerzo realizado por la industria del automóvil para la incorporación de elementos de seguridad, que ha habido un trabajo conjunto para promover la incorporación de nuevos elementos de seguridad y que hay una atención y seguimiento especial a los nuevos avances tecnológicos. Quiero recalcar que esa es nuestra política, porque derivada de esa política viene nuestra posición, y nuestra posición dice que no hay que precipitarse, señor Olabarría. Sabemos, no hace falta que lo acredite, que no pertenecen ustedes a ninguna empresa, pero creemos que no hay que precipitarse ni caer en contradicciones, puesto que si el objetivo general es básico, consolidar la seguridad vial, no podemos después decir vamos a incentivar el uso de ciertos dispositivos tecnológicos, y me voy a detener en algunos estudios realizados. Respecto al estudio del RACC al que usted se ha referido —se lo digo con total consideración a sus lúcidas intervenciones, como usted suele decir—, usted no ha llegado a la parte donde pone en cuestión el uso del dispositivo de manos libres. Por tanto, no se puede promover algo que es un elemento de riesgo y de distracción, porque eso va contra los objetivos generales de la seguridad vial y de que prevalezca la seguridad vial, señor Cosidó. **(Rumores.)** Por tanto, no hay que precipitarse. Perdón, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Todo el mundo ha entendido que se refería al señor Souvirón.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Antes de hacer referencia al estudio del RACC quiero también decir que muchas empresas españolas han prohibido a sus trabajadores la utilización del dispositivo de manos libres y que hay algunas que lo dejan utilizar pero solo treinta segundos. Voy al estudio famoso del RACC, porque dice que el uso del dispositivo de manos libres genera confianza y una situación de falsa seguridad. Y dice que si el objetivo es no utilizar en ninguna de sus aplicaciones el teléfono móvil, el hecho de tener manos libres hace que haya más uso, más utilización del teléfono móvil, aunque sea en aplicación de manos libres, y que además, y lo dice en su página 25, hace que se utilice durante más tiempo, durante más minutos en las conversaciones. Vuelvo al argumento central. Si la finalidad es que no se utilice el teléfono móvil porque va contra el objetivo de la seguridad vial, con el manos libres hacemos lo contrario, que se utilice el teléfono móvil. En torno al primer punto de la petición, no se puede promover aquello que va contra el objetivo general de una política pactada de seguridad vial.

En cuanto al segundo, al que particularmente se ha hecho también referencia por parte de algunos grupos, de las ventajas fiscales, tampoco lo consideramos oportuno, no solamente porque significaría abrir un melón de una manera un tanto indiscriminada —¿y por qué ese dispositivo y no otro?— sino también por una responsabilidad de lealtad institucional. Estamos hablando de un impuesto cuya recaudación está cedida en el cien por cien a las comunidades autónomas, y aquí creo que nadie se ha referido a ese aspecto. Desde nuestra política y desde esa posición que estoy manifestando viene nuestro compromiso, y nuestro compromiso es nuestra enmienda, que es instar al Gobierno a que realice un estudio, y que fruto de ese estudio puedan derivarse y estudiarse las consecuencias y los efectos de la utilización de este dispositivo, y si ese estudio propone que se adopten medidas, nosotros, el Grupo Socialista le decimos al Gobierno que tome esas medidas. Es un consenso básico de la enmienda transaccional que me imagino que el señor Jané habrá hecho llegar a la Mesa y que creo que hoy puede ser un elemento de consenso, de política de entendimiento y de acuerdo entre todos los grupos.

Señor Souvirón, si tanto le preocupa este tema, facilite y trabaje para los pactos, porque, claro, no puede venir aquí el señor portavoz del Grupo Popular a hacer demagogia y a buscar una salida porque deliberadamente no se ha querido buscar un acuerdo; posiblemente lo que se ha querido es ver si el Grupo Socialista pierde de alguna manera en un debate que puede tener cierta trascendencia pública. ¿Eso es seriedad, en una política como esta? No, señores del PP, eso no es seriedad. La seriedad es venir aquí y, como han dicho todos menos ustedes, menos ustedes, como han dicho los portavoces de los grupos, intentar trazar y conseguir un acuerdo, porque si es tan

importante, es paradójico que quien más esfuerzo ha hecho para conseguir un acuerdo sea el Grupo Socialista, y creo que todavía estamos a tiempo de conseguir ese acuerdo.

Esta es la posición del Grupo Socialista. En este debate, que es importante, no hay que precipitarse ni generar expectativas ni frustraciones, y se puede ser consecuente, y se lo digo cariñosamente al señor Jané, que es quien más, digamos, ha entendido y ayudado a los reclamos del Grupo Socialista, se puede ser consecuente ahora y en el futuro, porque creo que el objetivo compartido por todos es preservar y trabajar por la seguridad vial, y en eso no caben precipitaciones ni generar falsas expectativas a los ciudadanos, sino decir las cosas como son: utilizar el móvil conduciendo va contra la seguridad vial y por tanto un gobierno serio y el Grupo Socialista no pueden apoyar eso; pueden apoyar y tienen que apoyar los estudios y las medidas que conlleven esos estudios. **(Aplausos.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Al objeto de ordenar posteriormente la votación, vamos a abrir un turno por parte de esta Presidencia, en funciones, para saber si aceptan o no aceptan la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Tienen un minuto para poder intervenir. En nombre del Grupo Parlamentario Popular, el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Quería hacer una precisión a los intervinientes, aunque solo sea por cortesía. Señor Jané, no me engaño, yo creo que precisamente lo que intento es no engañarme. **(Rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Dirijo la Comisión en este momento para aclarar la posición, doy un minuto a todos los grupos y un minuto tienen. ¿De acuerdo? **(Pausa.)** Muchas gracias.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Todo tiene que ver con este asunto. Precisamente yo creo que tenemos que trabajar parlamentariamente para mejorar la realidad, no para plantearnos mundos ideales, porque es la mejor forma de evadirnos y de no hacer nada que sea un paso adelante en la actual situación de la inseguridad vial. Desde luego lo ideal es que no se hablara por teléfono, pero ese es un problema de responsabilidad personal y solo se conseguirá cuando el conductor decida por sus propios fundamentos que no es bueno hablar por el móvil, y para eso lo que hace falta es mucha educación vial, pero como eso no se improvisa, lo que hay que hacer es tratar de encontrar la mejor de las soluciones de las que tenemos a mano. Eso es lo que nosotros hoy desde luego estamos intentando. Señor Olabarría, estoy de acuerdo absolutamente con usted incluso en la precisión que me hace, absolutamente de acuerdo.

Señora Barkos, no vamos a aceptar la transaccional, y no la vamos a aceptar porque nos parece que ha pasado el tiempo suficiente para que no nos planteemos ahora seguir

con los estudios. Los estudios tenían que estar ya hechos. Hemos aprobado hace poco una ley de seguridad vial donde, si verdaderamente hay que hacer un estudio para ver si esto es peligroso o no, había que haberlo hecho antes y haber incorporado esa conducta entre las que se hubieran prohibido. Por tanto, yo creo que perderemos hoy una ocasión si no votamos a favor de una iniciativa que todos compartimos en su momento, menos el Grupo Socialista, y me parece que la transaccional no aporta nada, sino que deja las cosas como están, y desde luego una cosa es el consenso y otra el seguidismo. Nos apuntamos a lo primero y no estamos por lo segundo. **(Aplausos.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Nuestro grupo no tiene intención de hacer seguidismo; de hecho nuestro grupo no acepta como grupo firmante de la proposición no de ley la enmienda que ha presentado el Grupo Socialista, porque esa enmienda se remite a un estudio, pero sin predeterminedar hacia dónde debe ir y qué conclusiones y medidas concretas debe proponer, con lo cual nuestro grupo no acepta esa enmienda presentada por el Grupo Socialista. Mi grupo sí que acepta y cree que perdemos una oportunidad no aceptándola hoy todos la enmienda transaccional que fomentábamos, en el sentido de que entendíamos que reunía ese mínimo común denominador de campañas divulgativas, educación vial evidentemente, pero también no mirar hacia otro lado: dado que la telefonía móvil existe en el automóvil, recomendar el uso de los dispositivos de manos libres, y sobre todo ese tercer aspecto novedoso de las llamadas que irían a esos dispositivos en conducción y que permitirían que no llegaran a entrar si realmente no son urgentes. Entendíamos que era una línea adecuada, no ha podido ser, lo lamentamos, y en ese sentido aceptamos la enmienda transaccional, pero como ya no la aceptan todos los grupos, evidentemente tampoco se va a poder votar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): A continuación en nombre del Grupo Parlamentario Vasco el señor Olabarría tiene la palabra. Señoría.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor presidente en funciones, quiero comentar que los que tenemos cierta edad y hemos tenido la suerte o desgracia de ser formados en centros de enseñanza de religiosos cantábamos aquello que se llamaba el *Tantum credo*, tanto creo en castellano; tanto creo o tanto creía, habría que decir, habría que usar el pretérito imperfecto. Antes todos estábamos de acuerdo, salvo un grupo, en esta proposición, e incluso yo he conocido reflexiones manifiestamente apologeticas de lo que aquí se consigna por todos los que la han signado. Yo no sé a qué se debe esta reconversión pauliana que algunos están practicando, porque

yo, especulaciones de esta naturaleza, sé a qué se deben, pero prefiero no glosarlas, por razones de decoro parlamentario, señor presidente. Voy a comentar solo cuántas normas de nuestro ordenamiento jurídico punitivo prevén la compensación de sanciones de naturaleza pecuniaria u otras por la asunción de determinadas conductas: son 127 exactamente. Esto no es ni una extravagancia ni es una novedad ni es algo que solo se propone aquí como previsión vinculada a intereses corporativos de determinadas empresas, que eso sí que resulta manifiestamente injurioso. Desde esa perspectiva, señor presidente, quiero poner en valor la calidad de esta proposición no de ley, como antes lo hacíamos casi todos, pero es volátil, como decía San Agustín, la vida, y lo son las convicciones y las percepciones, y esa volatilidad en esta institución parlamentaria a la que todos pertenecemos se manifiesta a veces en su más cruda realidad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): A continuación, doña Uxue Barkos, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto.

La señora **BARKOS BERRUEZO**: Quiero insistir en lo que entendemos que es el consenso real esta tarde en torno a una transaccional que no será votada, lo que no quiere decir que no hubiera sido aceptada por unanimidad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Gracias por su brevedad.

El señor Canet hace dejación de su derecho al uso de la palabra. Por el Grupo Socialista vuelve a tener la palabra el señor Luena. Señoría.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Señor Olabarriá, como ha citado usted tantos ejemplos, le diré yo alguno más normalito, y es que también dicen que rectificar es de sabios, sobre todo a tiempo, con razones y con coherencia. Sé que no se refería usted particularmente, creo, ni a mí ni a mi grupo, pero rectificar es de sabios, así como estar en cada momento en su sitio.

Queremos recordar que hay tiempo todavía para poder conseguir ese consenso, ese pacto, al que animamos. Nosotros habíamos presentado una enmienda que precisamente ha sido la base para que después podamos discutir de tres asuntos particulares: difundir campañas específicas de educación vial que alerten sobre los riesgos que conlleva la telefonía móvil en el coche, especialmente por distracciones al volante; recomendar un uso responsable de los dispositivos de manos libres legalmente permitidos y contemplar el desarrollo de aplicaciones tecnológicas como los dispositivos de modo de conducción que permitan reducir la recepción de llamadas. En eso estamos. Desde luego que nosotros vamos a seguir trabajando aquí por los intereses generales de los ciudadanos, que es lo único que nos mueve, y pedimos a otros, especialmente al Grupo Popular, que demuestre que persigue también los intereses generales

y no la recaudación, pero la suya, que es la única recaudación que hay aquí, que es la recaudación electoral.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Para ordenar las votaciones, calculamos que las realizaremos en veinte minutos, a menos diez aproximadamente.

— **SOBRE TRANSPORTE DE PERSONAS EN BICICLETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000428.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Entramos en el punto 2.º del orden del día, que es sobre transporte de personas en bicicleta. El autor es el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. El señor Canet, en nombre de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, tiene la palabra. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **CANET I COMA**: Quiero agradecer nuevamente el cambio de orden por las razones antes apuntadas y creo que ganaremos un poco de tiempo porque esta proposición no de ley suscitará mucho menos debate que la anterior. Es una proposición no de ley que tiene denominación de origen, creo que es honesto decirlo, del grupo municipal de Esquerra Republicana del Ayuntamiento de Sabadell, pero que seguramente es extrapolable en la preocupación a muchos otros ciudadanos sencillamente y es el aspecto de potenciar la circulación en bicicleta, a partir del hecho de que las competencias para la promoción de su uso corresponden a las comunidades autónomas y a los entes locales, pero que le corresponde al Estado facilitar el uso de dicho medio en aquello que se refiere a la legislación de los ámbitos en los que es competente. Decimos en la exposición de motivos que uno de los elementos que la actual normativa estatal prohíbe es el uso de remolques y enganches para el transporte de niños, y justamente esta proposición no de ley tiene por objeto instar al Gobierno a enmendar la normativa que impide su uso. Creemos que su uso, si es seguro, contribuirá a extender el uso de la bicicleta y hay que admitir que aun siendo ilegales, en el Estado español el uso de estos dispositivos es creciente y no cabe duda de que van a seguir extendiéndose, de forma parecida a como ha sucedido en otros países. Por tanto, creemos que la actual normativa que los prohíbe está desfasada y por eso proponemos exactamente la modificación en un plazo de seis meses de la normativa necesaria, y singularmente el artículo 12 del reglamento general de circulación, para posibilitar que las bicicletas puedan utilizar remolques y enganches para el transporte de personas, todo ello sin perjuicio, evidentemente, de las necesarias condiciones de seguridad y homologación que deban establecerse.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una enmienda del Grupo Popular y procederá a su defensa el señor Maldonado.

El señor **MALDONADO FERNÁNDEZ DE TEJADA**: Señorías, cuando vi esta proposición no de ley pensé que estaba equivocada porque, leyendo la exposición de motivos, debería haber ido a la Comisión de Medio Ambiente, puesto que comienza diciendo que el transporte por carretera es uno de los factores que contribuye de forma principal al aumento del efecto invernadero y a la emisión de otras sustancias causantes de contaminación atmosférica. También dice que uno de los aspectos que sin duda debe promocionarse activamente es la circulación en bicicleta, ya que esto no solo revertirá en una mejora ambiental sino que también se traducirá en una reducción de otros problemas que ocasiona el uso del automóvil.

La enmienda que nosotros presentamos va encaminada a lo que realmente debe ver esta Comisión. Dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a presentar en la Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico —que es de lo que estamos hablando—, en el plazo de seis meses, un plan para mejorar la seguridad de los ciclistas y para potenciar el uso de la bicicleta en nuestras carreteras y ciudades que contemple medidas concretas para mejorar la convivencia entre este medio de transporte y el resto de vehículos.

Yo no dudo, señor Canet, que el Ayuntamiento de Sabadell haya tenido esta iniciativa y haya funcionado. Pero realmente, y me va a perdonar, en un tono absolutamente cordial y tranquilo, quiero decirle que yo esta PNL la he visto como una PNL de Ikea, familia Ikea; viva la república independiente de mi casa, vamos todos en bicicleta, que es muy políticamente correcto.

Hemos estado consultando al sector sobre este tema, a diferentes colectivos, y hemos llegado a una serie de conclusiones, como la que por ejemplo manifiesta la OMS, que en su último informe dice que los peatones, ciclistas y motoristas representan casi el 50 por ciento del total de fallecidos en el mundo por accidente de tráfico. En la actualidad, podemos hablar de varios tipos de ciclistas; los que utilizan la bicicleta como medio de transporte en entornos urbanos, los aficionados como práctica deportiva tanto en carretera como en campo, y los ciclistas profesionales. El uso en este momento de la bicicleta en España como medio de transporte solamente abarca el uno por ciento. Nosotros pensamos, y de ahí nuestra enmienda, que debemos facilitar y sobre todo propagar el uso de la bicicleta, pero creo que estamos poniendo los bueyes detrás del carro o el carro delante de los bueyes. Primero tenemos que sentar las bases para que realmente la bicicleta sea considerada como un medio de transporte. Y yo me hago varias preguntas. Por ejemplo, ¿la bicicleta está contemplada como un vehículo? Si es así, como plantea su iniciativa, ¿por qué no tiene un seguro de responsabilidad civil para que resuelva los posibles

accidentes en las que se vean envueltas? Y en este sentido, ¿qué ocurre si una bicicleta choca contra un coche o atropella a un peatón? Como los accidentes de tráfico no están cubiertos por la Seguridad Social, ¿quién asume ese costo? Creo que hay asuntos más importantes que abordar antes que adaptar la ley para transportar niños, ya que vemos que este tipo de transporte, como antes he dicho, escasamente representa el uno por ciento de los desplazamientos. Sería mejor pedir al Ministerio de Fomento un plan de instalación de carriles bici o desarrollar grupos de trabajo donde se debata la necesidad de abordar la cuestión de la bicicleta desde un sentido más general, con temas como la seguridad, las infraestructuras que realmente necesita —que en este momento están solamente en manos de aquellos ayuntamientos de buena voluntad—, el seguro de responsabilidad civil, etcétera. Y respecto al sistema para transportar niños me pregunto si es para todas las edades o solo a partir de los tres años. ¿Hay algún estudio que demuestre que no afecta al niño el traqueteo de la bicicleta en su estructura más débil? ¿Qué opinan los pediatras? Es una pregunta que me he hecho. También debería plantearse si vale en todas las vías o solo en las urbanas. ¿Veríamos con buenos ojos a un adulto y a un bebé circular por una vía rodeada de coches adelantándose pegados y emitiendo gases?

En nuestra opinión, antes que aprobar la proposición no de ley que en este momento presenta el grupo de Esquerra Republicana, debería existir un compromiso político por parte de la Dirección General de Tráfico para dotar a la bicicleta de todos los derechos y obligaciones propios de un vehículo, como datos de accidentalidad desglosados para trabajar en su mejora, la cobertura del seguro en caso de accidente, un censo de bicicletas, su uso, etcétera. Un compromiso político por parte de Fomento u otras administraciones, cada una dentro de los ámbitos de su competencia, para dotar de infraestructuras adecuadas a este tipo de vehículos. Legislación para este tipo de vehículos, ¿qué seguridad mínima tenemos? Los sistemas infantiles para los vehículos, ¿son universales, son específicos para cada modelo? ¿Tienen que llevar casco los niños? ¿Qué tipo de casco, qué tipo de sujeción? Nos hace falta muchísima conciencia vial y mucha cultura vial, señor Canet, porque el principal problema de este colectivo es que los vehículos turismos y pesados no respetan las normas de adelantamiento de dejar un metro y medio a la hora de rebasar a un ciclista. Son necesarias campañas reales de concienciación, la creación de infraestructuras propias; y por otro lado, dar contenido legal a la situación de la bicicleta como vehículo, desde el punto de vista del seguro de responsabilidad civil, seguro contra terceros, etcétera, para darle el carácter de vehículo. También habría que hacer un estudio serio sobre las repercusiones en un niño a la hora de viajar en un transportín. Hoy día los niños viajan en sillas homologadas que van sujetas en la parte de la espalda del conductor, nunca en un carrito detrás. Yo no dudo que el ayuntamiento de referencia esté experimentando y tenga buenos resultados hasta el momento. Todos

hemos visto cómo en países de gran cultura ciclista urbana, como pueda ser Holanda o Bélgica, o como pueda estar empezando a ser Alemania, los padres llevan a los niños a los colegios, pero, desgraciadamente, hoy por hoy, ni nuestras vías urbanas ni nuestras vías interurbanas cuentan con esa preparación, con esa adecuación a este uso de la bicicleta. Por supuesto que deberíamos fomentarlo. Yo soy alcalde de un pueblo de 10.000 habitantes absolutamente llano y en el que el uso de la bicicleta está muy generalizado, pero a ningún padre he visto llevar al niño en un carrito, en un transportín independiente de esa misma bicicleta.

Mi grupo va a votar en contra de esta proposición no de ley por toda esta exposición de motivos que creo que es suficientemente clara, y porque creo que tenemos que tener un debate sereno para, como he dicho antes, no poner los bueyes detrás del carro sino al revés, poner los bueyes delante para que tiren del carro.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Socialista ha presentado otra enmienda que defenderá el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: De forma muy sucinta, puesto que la sesión de hoy se está alargando en demasía.

Señor Canet, de entrada, le diré que mi grupo parlamentario ha presentado una enmienda a su proposición no de ley que, si usted acepta, gustosamente nosotros apoyaremos su proposición no de ley. Quiero decirle también que yo, como ciudadano de Sabadell que soy, estoy encantado de debatir una propuesta que viene de mi ciudad, que viene de un grupo municipal que está en la oposición, que no gobierna —gobierna mi partido político, mi grupo municipal—, pero es una propuesta que viene de mi ciudad, de la que me siento muy orgulloso de ser.

La importancia de la bicicleta y su uso cotidiano en nuestras ciudades va cobrando cada vez mayor importancia. Numerosas ciudades han apostado y apuestan por la bicicleta como elemento de movilidad urbana: bicicletas de alquiler, carriles exclusivos, así como normativas de movilidad en bicicleta proliferan por nuestros pueblos y ciudades. Es cierto —y en parte comparto la reflexión del representante del Grupo Popular— que es necesario incentivar normativas de movilidad urbana, pero tengamos en cuenta que aquí hay competencias compartidas; no entremos en conflicto de competencias, puesto que en la gran mayoría de ocasiones son los ayuntamientos, son las ciudades quienes tienen que realizar esta normativa y son quienes tienen que regular la movilidad urbana, la movilidad de las bicicletas. Pero me parece una buena idea poder potenciar, poder en un futuro instar un plan urbano de movilidad. De hecho, aprovecho la ocasión para recordar a los miembros de la Comisión que esta misma Comisión ha propuesto realizar una jornada para el año que viene en la que se debata precisamente esto, la movilidad y las ciudades,

la seguridad vial y las ciudades. De ahí pueden salir ideas muy buenas, pueden salir elementos muy buenos para poder presentar próximas iniciativas.

Desde el punto de vista normativo cabe impulsar todas aquellas reformas de carácter reglamentario que permitan o fomenten el uso cotidiano de la bicicleta. Un primer paso en este sentido ha sido dado ya por el Gobierno a través de la ley de reforma del procedimiento sancionador. El Gobierno, a propuesta de diversas enmiendas presentadas por diferentes grupos políticos, ha reformado el artículo 39 de la Ley de Seguridad Vial al objeto de permitir que las ordenanzas municipales permitan y regulen en sus aceras, por ejemplo, el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas. Una segunda reforma, esta vez de carácter reglamentario, la constituye sin duda el hecho de permitir que se incorporen en el uso de la bicicleta elementos que contribuyan a su mayor utilización. Uno de esos elementos lo constituye permitir que las bicicletas puedan utilizar remolques que permitan el transporte de cosas o de menores. Se trata de una práctica, como se ha comentado ya, reconocida en toda Europa, y España no debe constituir una excepción. Tanto en el uso diario como en el uso esporádico de fin de semana, el uso de remolque puede y debe constituirse en un elemento más que contribuya al uso habitual de la bicicleta. En este sentido, el Grupo Parlamentario Socialista comparte con el grupo proponente de la proposición no de ley que deben reformarse aquellas normas que imposibiliten la utilización de este tipo de dispositivos, en especial el artículo 12 del Reglamento General de Circulación, para eliminar así esta anomalía comparativa de nuestra normativa, que quizás evita que no se vean en las ciudades estos remolques que ahora mismo son ilegales; por eso no se ven o no se deberían ver. No obstante, dado que la recientemente aprobada Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial contempla algunos aspectos encaminados a fomentar y facilitar el uso de las bicicletas, parece razonable esperar a que la ley esté totalmente en vigor antes de proceder a las correcciones normativas que se instan en la proposición no de ley. Este es el motivo de la enmienda de modificación planteada por mi grupo, que espero que sea aceptada por el grupo proponente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Canet, a efectos de la aceptación o no aceptación de las enmiendas presentadas.

El señor **CANET I COMA**: Quiero agradecer la enmienda del Partido Popular y el tono en que la ha expuesto su portavoz, con quien comparto algunas de sus reflexiones, pese a lo cual no vamos a aceptarla, pero valoro, como republicano, que la comparación sea con la república independiente, aunque sea de Ikea. Se lo agradezco.

Y en cuanto a la enmienda del Partido Socialista, propone una cosa que comprendemos, que es alargar el plazo que planteábamos, que era de seis meses, y por tanto sí la aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Incluso por la industria del mueble se puede empezar a conseguir ciertos acuerdos.

— **SOBRE MODIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LA A-27 ENTRE TARRAGONA Y VALLS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001270.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última proposición no de ley, que después de múltiples modificaciones del orden del día quedan vivas, que es la que aparece en el punto 5.º, sobre modificación de la carretera A-27 entre Tarragona y Valls.

Para su defensa tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, señorías, hoy Convergència i Unió trae a la Comisión de Seguridad Vial un tema que alguien podría pensar que no está relacionado con la seguridad vial sino con las infraestructuras de Fomento, pero lo cierto es que es un tema de seguridad vial de primer orden.

La conocida como A-27, que es la autovía que va desde la ciudad de Tarragona hasta Valls, Montblanc, después Lleida, tendrá un gran calado en la propia unión del territorio de Tarragona con el norte y también con Aragón porque va a empalmar con la propia autovía que pasa por Lleida, con lo cual es una autovía de gran calado de futuro. En esa autovía hay un aspecto único que debe tener una solución individual y excepcional, que es el polígono petroquímico norte de Tarragona, que por sus características, con una media de más de 200 camiones al día, por la peligrosidad de las mercancías que se transportan, por el enlace que tiene ese polígono con lo que es una rotonda, la rotonda conocida como de El Morell porque está en ese mismo municipio y que va a dar acceso a El Morell y La Pobla de Mafumet, una rotonda que por su configuración está encima de un talud de siete metros de altura, y si entendemos que van a confluir en una misma rotonda camiones que acceden a la petroquímica de Tarragona con usuarios que de alguna manera entren o salgan de la A-27 para ir a El Morell o a otras poblaciones de ese nexo de unión y lo hagan conjuntamente, un día vamos a tener que lamentar un accidente. Incluso la propia altura de esa rotonda sobre ese promontorio de siete metros da una especial peligrosidad si hubiera un día un accidente y se cayera uno de esos camiones. Por tanto es mejor prevenir que lamentar.

Este es un aspecto de seguridad vial. Si algún día pasara un accidente todos nos preguntaríamos cómo no se dijo nada en la Comisión de Seguridad Vial cuando estábamos a tiempo de redefinir. La propuesta de Convergència i Unió es hacer una entrada específica en el polígono norte de la petroquímica de Tarragona, que permita que no tenga el mismo acceso de rotonda que el ahora previsto para los municipios de El Morell y de La Pobla de Mafumet. Esta es una propuesta, entendemos, que liga con la seguridad vial, que liga con lo que los

propios ayuntamientos de la zona nos piden. Quizá deberíamos hacer alguna excepción en cuanto a distancias entre rotondas, pero excepcional es la situación de un acceso a una petroquímica. Es cierto que hay otros accesos a esa petroquímica, pero el acceso norte es necesario para, de alguna manera, ayudar a no concentrar en una misma rotonda todo ese conjunto de camiones.

Es una propuesta que entendemos que obedece al sentido común, que estamos aún a tiempo de realizarla, sobre todo si lo hacemos desde el consenso. A nuestro grupo hoy aquí, más que criticar, lo que le gustaría es buscar puntos de acuerdo que nos unieran para enviar al Ministerio de Fomento un mensaje en positivo, el mensaje de que estamos de acuerdo en la Comisión de Seguridad Vial en que hay que replantear las cosas en ese acceso norte a la petroquímica de Tarragona, que hay que construir esa nueva rotonda.

A esta propuesta de Convergència i Unió ha planteado una enmienda transaccional que hemos estado redefiniendo. No es exactamente, señor presidente, la enmienda presentada por el Grupo Socialista y registrada en esta Cámara, sino que es un texto transaccional en el que se varían algunos párrafos al inicialmente enmendado, y que daría una respuesta por lo menos en positivo a no dejar el tema cerrado. Sabemos que la solución no es fácil, que va a requerir un consenso con la Generalitat de Catalunya y con los municipios de la zona para buscar la mejor solución, también con los informes de lo que son las autoridades de organismos de cuenca, en este caso la Agencia Catalana del Agua, porque existe un posible problema, si no se modifica el actual trazado, de riesgo de inundaciones, porque hay quien discute el desagüe natural tal como se ha planteado. No nos toca hoy aquí definirlo, sí que nos toca pedir al Gobierno que se replantee este proyecto porque estamos a tiempo; razones de seguridad vial aconsejarían tener esa nueva rotonda de acceso. Si hoy se puede producir la unanimidad de esta Comisión de Seguridad Vial entendemos que haremos un buen servicio para replantear este proyecto de la A-27 en este punto específico.

Daré entrega a la Mesa de esta propuesta transaccional entre el Grupo Socialista y el grupo de Convergència i Unió, que esperamos que pueda recibir la unanimidad, que pueda abrirse ese necesario replanteamiento. Simplemente querría poner en valor un dato más. Cuando esté consolidada la A-27, va a ser un nexo directo entre la petroquímica y el puerto de Tarragona, con lo cual la fluidez en lo que debe ser el acceso de camiones, que va a ser continuo, entre el puerto de Tarragona y la petroquímica exige una razón excepcional de seguridad que podría venir constituida por ese acceso norte a la petroquímica de Tarragona. Entendemos que es posible esta solución, entendemos que es aconsejable que así se acuerde, y por tanto defendemos hoy esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley. Por el Grupo Socialista va a intervenir el señor Ruiz.

El señor **RUIZ CARBONELL**: Antes que nada quisiera expresar que, tanto a mí como a mi grupo nos causa una cierta duda que en esta Comisión se tenga que tratar esta proposición no de ley; solo hay que leerla para darse cuenta de lo que digo. En el caso de aprobarse —que la vamos a aprobar— le estamos diciendo al Gobierno que el Ministerio de Fomento construya una nueva salida en una autovía que está en construcción, y además un vial nuevo. En definitiva, parece más de la Comisión de Fomento que de la de Seguridad Vial. Es verdad que por las vías de acceso al polígono petroquímico norte de Tarragona circulan muchos camiones sujetos al ADR, que es el acuerdo que regula el transporte de mercancías peligrosas, y suponíamos —ya hemos oído ahora las razones— que era eso lo que hacía presentarlo en esta Comisión. En definitiva, de lo que se trata es de hacer una rotonda y de hacer un vial. Dicho esto, hay que centrarnos realmente en el punto exacto del que estamos hablando. Estamos hablando de una zona en la que actualmente hay un tramo de cuatro kilómetros de carretera —se llama T-750— cuyo titular no es el Ministerio de Fomento y donde se unen dos tránsitos. Uno, el que generan dos poblaciones, El Morell y La Pobla de Mafumet, de 2.500 y 1.500 habitantes en números redondos, respectivamente, y que lo utilizan para llegar a la carretera Nacional 240 y desplazarse así hacia Tarragona, hacia Valls, hacia Lleida; o, si se va en dirección Tarragona, también para coger la autopista AP-7. Junto a este tránsito se une el de los camiones que dan servicios a la refinería y resto de empresas petroquímicas de la zona, así como a los trabajadores que acceden a estos centros de trabajo.

El proyecto que dibuja la A-27, la nueva autovía, que ya está licitado, es un enlace en esta carretera que reduce al mínimo la relación actual, entre el tránsito de vecinos y el tránsito de los camiones entrando o saliendo del complejo petroquímico. Acabada la obra, unos entrarán o saldrán por el enlace en dirección a las poblaciones cercanas y otros entrarán o saldrán en dirección a la refinería; unos en una dirección y otros en dirección contraria. ¿Es suficiente lo dicho para modificar el proyecto y volver a añadir un nuevo plazo al retraso de esta obra? El grupo al que represento cree que no. Este proyecto, por cierto, es responsabilidad de todos porque fue aprobado en 2002, cuando el partido que tenía la Presidencia del Gobierno era el Partido Popular, el ministro que dio el visto bueno se llamaba Álvarez Cascos, y en aquella época Convergència gobernaba en Cataluña, y se está llevando a cabo ahora, cuando el Gobierno central tiene un presidente socialista y en la Generalitat gobiernan tres partidos, que no es el de aquella época. Por tanto, vuelvo a decir que es responsabilidad de todos este proyecto, que ya ha tardado demasiado, y creemos que no sería responsable alargar más la obra. Porque ustedes saben que cuando se paraliza una obra de este tipo se sabe cuándo se para, pero no cuándo se reinicia. Y hay que recordar, además, que este proyecto tiene partidas presupuestarias aprobadas.

Estoy convencido de que la preocupación por la seguridad es de todos los grupos aquí representados, pero esta proposición no de ley se presenta ahora, cuando la obra no es que se esté dibujando ni se esté proyectando ni esté en periodo de alegaciones o en fase de licitación, sino que la obra, que es de 9,5 kilómetros, que significa más o menos el paso de esta autovía por el término municipal de El Morell, está, como el resto de los tramos de la autovía, aprobado, licitado y adjudicado a una empresa. Estoy convencido también de que nadie quiere que continúen saliendo en la prensa local, y no solo local, titulares como los de este año. He traído tres: Los empresarios denuncian que el retraso de la A-27 les cuesta 11 millones cada año. Periódico provincial. *La Vanguardia*: Tarragona forma un frente común para acelerar las obras de la A-27. *El Periódico*: Protesta empresarial por el retraso de la A-27. Se podría traer todo un dossier, pero he traído tres. A nosotros no nos gustaría ser los responsables de más retrasos. Y el riesgo está encima de la mesa.

Este domingo estuve almorzando en El Morell, pasé por allí, y fui siguiendo la traza. Las obras terminan —los terraplenes, los puentes, la maquinaria.— justo cuando hay un cartel que dice El Morell, donde empieza el término municipal. Y solo un detalle que da idea de la necesidad de acabar esta obra cuanto antes. Este mismo lunes lo recogía el diario *Expansión*: Este año, 220.000 contenedores habrán pasado por el puerto de Tarragona, y en pocos años la cifra llegará a ser de medio millón, buena parte de los cuales se reparten y se repartirán por toda la geografía española por carretera, reparto para el que acabar esta autovía, la A-27, es esencial, puesto que se convertirá en la salida natural de esta infraestructura. De hecho, en Tarragona se le llama la autovía del puerto. Digo esto por el riesgo que supone actualmente el trasiego de miles de camiones por vías que no son las más adecuadas. Problema y riesgo —estamos en la Comisión de Seguridad Vial— al que entre todos tendríamos que dar respuesta cuanto antes acabando la autovía. No podemos arriesgarnos, con el retraso que podría suponer reformular el proyecto, a que empiece a funcionar una nueva terminal de contenedores que se está haciendo en el puerto con inversiones multimillonarias y que no esté terminada la A-27.

Analizando la proposición no de ley, uno de los puntos pide que se haga una nueva entrada en un punto determinado, entre las rotondas dibujadas en el proyecto, algunas ya en ejecución, porque el término municipal anterior y posterior a El Morell no ha puesto ningún problema a que las obras se inicien. Habría que estudiar lo que ha dicho el señor Jané de si se tiene que hacer una rotonda nueva, que es lo que dice la proposición no de ley. Porque, claro, la anterior y la posterior ya se están haciendo, ¿y tendríamos que decir cuál de ellas hay que suprimir para hacer esta nueva?, ¿la anterior, la de Constanti, o la de después, que es la de El Rourell? ¿Puede la Comisión de Seguridad Vial aprobar una proposición

saltándose la reglamentación precisamente de seguridad vial?

Otro punto de la proposición no de ley insta al Gobierno a construir un nuevo vial no contemplado en el proyecto, que no está nada claro que se pueda hacer por parte de la Red de Carreteras del Estado. Otro punto habla de la posibilidad de que las obras pudieran favorecer inundaciones en un extremo del término municipal, y pide que se haga caso del organismo competente de la cuenca, que es la ACA, la Agencia Catalana del Agua. Naturalmente este es un tema que ha preocupado al ministerio, por lo que se ha dirigido pidiendo informes al mencionado organismo. Aquí tengo cuatro, el de 16 de junio de 2006, 10 de enero de 2007, 22 de marzo de 2007 y 14 de abril —día de la República— de 2009. Ninguno de ellos es desfavorable al proyecto. Es verdad que añaden algunos extremos, indican al ministerio que tendría que hacer algunas cosas. Y un detalle a añadir como información, porque me ha parecido entender eso de lo que decía antes el señor Jané. Para quienes no conocen la zona, la nueva autovía no será, como no lo es actualmente la 750, que es la carretera que he mencionado antes, que une la carretera Nacional 240 con la zona, la única vía por la que se llega a la ciudad de Tarragona o a los polígonos industriales por parte de las personas que viven en El Morell o en La Pobla de Mafumet. Es habitual actualmente utilizar otra que se llama TV-7211, entre otras cosas porque dependiendo de adónde se vaya se llega antes si se utiliza esta otra que acabo de mencionar. Aparte de las personas que van hacia otra de las ciudades del Camp Reus, van todas por allí, porque ir en la otra dirección sería en dirección contraria; carretera alternativa por la que también se puede llegar a la autopista AP-7 y a la A-7.

Por tanto, conscientes de la importancia de la obra, de la necesidad de que se acabe, pero también de la preocupación que puede existir en la zona entre sus habitantes los trabajadores que la utilizan para ir a trabajar al polígono petroquímico, y dispuestos a agotar las posibilidades de diálogo, hemos presentado una enmienda con el ánimo de llegar a una transacción, a la que hemos llegado, que creemos que aún, de un lado, las aspiraciones de los sectores económicos y sociales de la zona, y de otro, la preocupación que pueda darse entre los ciudadanos y ciudadanas de los pueblos cercanos al complejo petroquímico. Creemos, en el caso de ser aprobada, que sería una muestra de responsabilidad por parte de todos los grupos. Añade algunas cosas a la proposición no de ley. Uno de los puntos es que instemos al Gobierno a que cuanto antes se acabe la autopista A-27. No voy a leerles el resto de la transacción, porque creo que ha quedado claro, para no alargarme más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ruiz, por la prolija pormenorización geográfica que nos ha expuesto. Le aseguro que si he de acudir algún día a esa

zona hablaré con usted, porque me ha resultado un tanto laberíntica su exposición.

En relación con esta proposición no de ley el Grupo Popular va a fijar posición, y en su nombre el señor Ricomá tomará la palabra.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: La verdad es que yo también, que soy de Tarragona, me estoy empezando a plantear, cuando el jueves regrese a mi tierra, por qué carretera entro, después de ver el panorama maravilloso, extraordinario, espléndido de comunicaciones que tiene la ciudad de Tarragona, cuando en realidad no es así. Pero vayamos al grano, que supongo que es lo que importa más, siendo, creo, el último interviniente de la Comisión.

Sí les doy la razón a los dos en el sentido de que la importancia del tema hace que esta proposición no de ley quepa en la Comisión de Seguridad Vial porque tiene unos aspectos muy vinculados a ella; estamos hablando de una carretera que pasa a tocar un polígono petroquímico, una refinería, y hubiera cabido también en Fomento porque implica modificaciones, alteración, variación, lo que se quiera, del trazado que está dibujado, diseñado e incluso en algún punto adjudicado. Es una carretera importantísima hasta el extremo de que ya figuraba en el Plan director europeo de infraestructuras, el primero que se hizo hace siglos, y lógicamente ha ido figurando en los diversos planes directores de infraestructuras españoles que se han ido desarrollando aquí.

Es cierto que el Partido Popular puso, como decimos en catalán, *fil a l'agulla*, hilo en la aguja; empezó a trabajar el tema de manera que realizó el estudio informativo de la carretera en cuestión, algo que permitió que se empezaran a redactar los proyectos en los años 2004 y 2005; es decir, hace ya cinco años que están los proyectos redactados. Digo esto por lo de las responsabilidades a la hora de que las cosas vayan tan retrasadas. El PP hizo sus deberes, hizo el estudio informativo, perdió las elecciones; el PSOE adjudicó el proyecto 2004-2005, y las cosas hoy por hoy están en que de los cuatro tramos solo hay uno algo avanzado, que es del que estamos hablando, pero que en ningún caso se va a acabar cuando estaba previsto, que era el año que viene, sino que se va a acabar más tarde. Y no hablo de los demás tramos. Con ello, tan importante es la carretera como importante es el retraso que viene acumulando esta infraestructura de vital proyección para las comarcas de Tarragona. Se ha dicho que va a unir el puerto de Tarragona, uno de los más importantes de España, con el polígono petroquímico, refinería; y luego va dirección interior, Aragón, norte de España y Europa.

Pero vamos a intentar sacarle algo positivo al retraso que tiene esta infraestructura. Ya que no podemos hacer nada por recuperar el tiempo perdido, sí pediríamos al Gobierno que acelere e intente en lo que pueda correr un poquito más de lo que ha venido haciendo; pero si algo podemos sacar de positivo a este retraso es que podemos introducir aquellos pequeños cambios que por

cuestiones de seguridad como las que se han reflejado, sin duda mejorarían la infraestructura en su conjunto y darían un grado de tranquilidad a una zona que siempre se mueve bajo turbulencias: tres nucleares en su territorio, polígono petroquímico. No voy a seguir, pero evidentemente hay una sensibilidad muy especial hacia que todo lo que se haga vaya con el máximo rigor posible en relación con las pautas de seguridad.

Dos aspectos no contempla el actual trazado, dos aspectos que tienen que ser mejorados, uno por sentido común y otro por cuestiones de tipo técnico. Construir una autoría, como está previsto, que pasa al lado de un polígono petroquímico, que pasa al lado de una refinería de primera magnitud y máximo rendimiento, y no poner accesos directos permitiendo que los flujos de tráfico de los vehículos de los vecinos de la zona y los flujos de tráfico de los trabajadores de estas zonas industriales convivan con el flujo de camiones de mercancías peligrosas que genera la propia actividad de la zona industrial, estarán de acuerdo conmigo en que se aleja bastante del sentido común. La otra modificación más técnica está relacionada con los estudios que hay, que ha elaborado la ACA y que tiene el visto bueno de la Generalitat y de los municipios, que dicen que si se ejecuta una plataforma elevada en una determinada zona de este trayecto puede provocar que el polígono petroquímico se inunde. Ya me dirán ustedes si vale la pena correr determinados riesgos, pudiendo —como decía— arreglarlo ahora, que todavía estamos a tiempo.

Por todo ello vemos pertinente la iniciativa, como vemos pertinente, y más en Navidad, que la fraternidad está en el orden del día, que se generen consensos; también si son de aspectos territoriales en los que —lo he dicho antes en la Comisión de Fomento y lo repito aquí— el barniz político queda en un segundo plano. En este sentido, vemos bien que se llegue a una transacción y nosotros la apoyaremos. Vemos bien que se redacte una transacción que no sea exactamente sobre la base de la enmienda que presentó el Partido Socialista, porque era la típica enmienda que se hace para decir no quiero aprobar lo que me pides, pero quiero que no se visualice que no lo quiero aprobar, por tanto, introduzco un sí pero, de manera que al final acaba convirtiéndose en un no. Esa era la iniciativa que presentaba el PSOE en su enmienda; parece ser que la transacción va en otra línea, y en este sentido nosotros, por todo lo dicho, le vamos a dar apoyo.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que el señor Jané ha aceptado la transacción ofertada. Podemos pasar a votar las distintas iniciativas, quiero creer que en su propio orden, si no hay ninguna dificultad y no hay alguna ausencia que impida seguir el orden correlativo correcto.

Procedemos en primer lugar a la votación conjunta —quiero recordar a sus señorías que se han acumulado— de las proposiciones no de ley que figuran en los puntos 1.º y 3.º del orden del día.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley presentada por el Grupo de Esquerra Republicana que figura en el punto 2.º, en los términos de la transacción aceptada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Procedemos a votar la tan lúcida y debatida proposición no de ley que figura en el punto 4.º

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 19; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley que figura en el punto 5.º, relativa al proyecto A-27 entre Tarragona y Valls, en los términos de la transacción aceptada por el señor Jané.

Efectuada la votación, dijo

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

Por último, pasamos a votar la que figura en el punto 6.º, relativa al impacto de la siniestralidad vial derivada de la edad de los conductores.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad, siguiendo el uso y costumbre de esta Comisión, donde todo se aprueba por unanimidad, salvo las dos que han sido objeto de rechazo.

Me dirijo a los portavoces. Vamos a realizar una reunión de la Mesa y portavoces informal en este momento y en este lugar, si no tienen inconveniente. Se levanta la sesión.

Eran las siete y quince minutos de la tarde.

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.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

