



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 606

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 17

celebrada el martes 28 de septiembre de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| — Relativa a mejorar las condiciones de visibilidad en las intersecciones tipo glorieta. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001853.) . . . | 2 |
| — Sobre la obligatoriedad de la utilización de los faros LCD o luces de cruce durante la conducción diurna. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001857.) | 4 |

	Página
— Sobre la elaboración de criterios técnicos sobre elementos y diseños urbanos que aporten mayor seguridad a los pasos de peatones. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001869.)	5
— Sobre derogación o supresión de la limitación de velocidad a conductores noveles. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001900.)	7
— Sobre el retrovisor de seguridad integrado. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001908.)	10

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A MEJORAR LAS CONDICIONES DE VISIBILIDAD EN LAS INTERSECCIONES TIPO GLORIETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001853.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Señorías, se abre la sesión.

En primer lugar, quiero excusar la presencia de don Emilio Olabarriá, presidente de esta Comisión, por motivos parlamentarios. Él mismo me ha pedido que se lo hiciera llegar.

Vamos a comenzar con el orden del día de la sesión de la Comisión de Seguridad Vial que consta de cinco puntos. El primero, presentado por el Grupo Parlamentario Popular, es el relativo a mejorar las condiciones de visibilidad de las intersecciones tipo glorieta. Para su defensa tiene la palabra don José Ignacio Landaluce.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Señorías, si bien los principales accidentes en carretera se producen por causas achacables a los comportamientos ilógicos e incívicos de muchos conductores, fundamentalmente por exceso de velocidad, también es cierto que existen puntos concretos en los trazados de las vías de comunicación por carretera más susceptibles de provocar situaciones de riesgo por la distracción de los conductores, y estos son principalmente los cruces o las intersecciones, aquellos lugares en los que se concentran vehículos en movimiento en distintas direcciones y por ello cualquier despiste al volante puede convertirse en un accidente. Dentro de estos cruces nos encontramos con las conocidas como intersecciones de circulación giratoria, las llamadas comúnmente glorietas. La mejor manera de evitar accidentes es la prevención y esta, señorías, empieza por la

correcta señalización y la adopción de medidas que llamen la atención al volante, de tal manera que sirvan como alerta, evitando el peligro. Es en este sentido en el que va la proposición no de ley que hoy plantea el Grupo Parlamentario Popular para su debate.

La proposición no de ley del Grupo Popular coincide en la conveniencia de establecer unas normas unificadas en este sentido, es decir, pretendemos que el Congreso de los Diputados esté en disposición de consensuar unas normas de señalización que permitan incrementar el nivel de seguridad en las citadas glorietas y sus inmediaciones, sobre todo en los accesos a las mismas, aumentando así su visibilidad. No se trata de ninguna novedad, puesto que ya existen lugares en los que se han adoptado medidas en este mismo sentido y lo han hecho con resultados óptimos. Ejemplos concretos, entre otros muchos, son los ayuntamientos de Alcalá de Henares, en la Comunidad de Madrid, o bien en Algeciras —en la provincia de Cádiz—, ciudad de la que soy concejal cuyos respectivos gobiernos municipales han apostado por la colocación en las glorietas de paneles de aluminio que son reflectantes, LDS de nivel 3, que es una medida que está dando buenos resultados puesto que se está consiguiendo reducir el número de accidentes en estos puntos. Señorías, aunque el aumento de la visibilidad en las rotondas con esta medida concreta es considerable, es durante las horas nocturnas, precisamente cuando se incrementa el peligro al volante, cuando estos paneles reflectantes son aún más útiles al señalar con suficiente antelación la presencia de esas glorietas alertando al conductor de las mismas y, por supuesto, disminuyendo el peligro.

El primero de los puntos que sometemos a su aprobación insta al Gobierno a establecer medidas unificadas para mejorar la visibilidad de las glorietas y sus inmediaciones, de tal manera que su simple percepción en la distancia ya sirva como un aviso previo. Si bien hemos hecho referencia a unas medidas concretas como las llevadas a cabo en los citados municipios, que podrían servir en líneas generales, este solo ha sido un ejemplo, de tal manera que estaríamos dispuestos a aceptar cualquier otro medio para alertar al conductor del posible

peligro que conlleva una incorporación o una intersección con circulación de sentido giratorio. También hemos tenido en cuenta la titularidad de las distintas vías que vertebran nuestro país. Es por ello que la segunda parte de la propuesta planteada por el Grupo Parlamentario Popular en esta Comisión viene encaminada a que cualquier medida que se adopte a la hora de señalar la presencia de las glorietas deba hacerse de manera consensuada con todas las administraciones que tengan la responsabilidad del mantenimiento de sus respectivas vías. Así, nos encontramos con glorietas en carreteras nacionales, autonómicas, provinciales y locales en las que la señalización debe ser fruto del consenso, de tal manera que un conductor sea alertado de la misma manera de la presencia de una glorieta en cualquiera de las vías en las que se encuentre la misma. Sabemos que es habitual que existan señales verticales que anuncian la proximidad de las glorietas, pero la propuesta que hoy debatimos, señorías, señor presidente, incide principalmente en la señalización interior, en la colocación de paneles reflectantes, por ejemplo, alrededor de los bordes de la parte inferior de estas intersecciones. Adoptar cualquier medida que sirva para mejorar la seguridad vial es el principal objetivo de esta Comisión en la que hoy nos encontramos. Desde el Grupo Parlamentario Popular comprendemos que la crisis está condicionando de manera considerable la capacidad del Gobierno a la hora de promover medidas que supongan un gasto importante, pero este no es el caso, puesto que se trata de una medida que bien gestionada, bien estudiada no debe suponer un gran desembolso para las arcas del Estado, que solo debería llevar a cabo esta medida en aquellas carreteras de titularidad estatal.

En definitiva, señorías, se trata de una medida barata, que entendemos que es eficaz en el ámbito de la seguridad vial, que debería contar con el apoyo de todos los grupos políticos representados en esta Comisión, ya que creo que estamos en condiciones de asegurar que es una buena medida en el ámbito de la prevención de accidentes de tráfico.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): El Grupo Socialista ha presentado una enmienda. Para su defensa tiene la palabra don José Luis Ábalos.

El señor **ÁBALOS MECO**: Nuestro grupo ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley, pero no porque no nos parezca adecuada, más bien todo lo contrario, nos parece que es una proposición, como todas aquellas que intentan mejorar la seguridad vial, oportuna y conveniente. Partiendo de la bondad de la propuesta y de lo oportuno de la misma, sin embargo nos parece que habría que concretarla algo más, porque a veces las buenas propuestas tienen un problema de viabilidad y lo que les hace ser óptimas es justamente acertar en esos mecanismos. Nosotros hemos presentado una enmienda en la que tratamos de situar el espacio

donde es más viable ese consenso, esa puesta en común por parte de las distintas administraciones públicas. También partimos de un hecho que cabe reconocer, porque nosotros como Congreso podemos instar al Gobierno, pero la titularidad de las distintas vías es múltiple, ya que afecta a todas las administraciones públicas, en el ámbito local, provincial, autonómico y también nacional, aunque en el caso concreto de las glorietas normalmente no suelen ser vías de mucha intensidad y, por tanto, corresponden más bien al ámbito de lo local, de lo provincial, es decir, son básicamente vías urbanas. Los ejemplos que se plantean en la proposición no de ley son experiencias locales, urbanas. Partiendo de esto, es importante intentar tener en cuenta la opinión de las distintas administraciones y la voluntad de consensuar, de colaborar con lealtad. De hecho, la proposición habla de consenso no de imponer o de forzar a nadie, porque la propia realidad exige que una medida de este tipo sea fruto del consenso. Creemos que es en el ámbito del Consejo Superior de Tráfico donde se puede estudiar qué condiciones de seguridad serían las más adecuadas, que sería la base para unificar los criterios que planteaba el proponente. Asimismo, queremos recordar, porque insisto en que muchas de estas rotondas son viales urbanos, que se debe tener en cuenta la ordenanza municipal que se está elaborando entre la Federación Española de Municipios y Provincias y la Dirección General de Tráfico.

El propósito de la enmienda presentada es loable, es correcto, porque no se trata aquí de sustituir ni de enmendar al proponente sino, en todo caso, de conseguir que la Comisión establezca un resultado con el que todos podamos sentirnos a gusto y cómodos, no intentamos restar la paternidad de la idea. Por consiguiente, estaríamos dispuestos a transaccionar un texto en el que el proponente vea reflejada su propia iniciativa y con el que todos podamos estar conformes.

Si les parece, elaboraremos una propuesta y la haremos llegar a la Mesa.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): De acuerdo. Harán llegar a la Mesa la propuesta de transaccional.

Para fijar su posición en relación con este tema tiene la palabra el señor Canet.

El señor **CANET I COMA**: Simplemente quiero decir que en esta y en otras proposiciones no de ley vamos a mantener la misma posición, que es esperar que haya transacciones, como es habitual en esta Comisión. Nos han parecido correctas las preocupaciones expresadas por el portavoz del Grupo Popular y también las alusiones del portavoz del Grupo Socialista. Por tanto, esperamos que en esta proposición no de ley —y si puede ser en todas— sea posible la transacción. En principio, si es así, votaremos todas favorablemente.

— **SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DE LA UTILIZACIÓN DE LOS FAROS LCD O LUCES DE CRUCE DURANTE LA CONDUCCIÓN DIURNA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001857.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pasamos al punto segundo del orden del día. Ruego al señor Landaluce que me supla en la Presidencia. **(El señor Vicepresidente, Landaluce Calleja, ocupa la Presidencia.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Para la defensa de la segunda proposición no de ley que debatimos esta mañana en la Comisión de Seguridad Vial, sobre la obligatoriedad de la utilización de los faros LCD o luces de cruce durante la conducción diurna, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Sara Dueñas.

La señora **DUEÑAS HERRANZ**: La Comisión Europea aprobó el 24 de septiembre de 2008, por unanimidad, la directiva comunitaria que recoge la obligatoriedad en todos los Estados miembros de instalar luces diurnas en turismos fabricados a partir de febrero de 2011, obligando a su vez a los fabricantes a equipar los vehículos con faros LCD, un dispositivo que disminuye el consumo de manera notable, ampliándose en agosto de 2012 a camiones y autobuses y extendiendo la obligación en 2013 a todos los usuarios usando luces de cruce o específicas. La realidad es que la utilización del alumbrado diurno con luces de cruce ya es obligatoria desde hace años en muchos países de la Unión Europea y en otros del resto del mundo, como Chile, Estados Unidos y Canadá, entre otros. En el caso de España, la DGT ya recomienda durante las veinticuatro horas del día el uso de este sistema de luces, dejando a la elección del conductor el encendido de las mismas. Debemos garantizar la mayor seguridad para nuestros conductores, por lo que esta medida no es suficiente; debemos ir más allá e impulsar la obligatoriedad de este sistema de una forma más activa e inmediata por varios motivos. El más importante es porque evitaremos accidentes. La empresa Applus Idiada extrae como principal conclusión, después de analizar las características de los accidentes de los últimos años, que llevar las luces de cruce encendidas mientras se conduce podría salvar la vida a 225 personas por año en España, además de evitar accidentes y miles de heridos, muchos con daños irreparables, tal y como expuso el Ministerio del Interior en una nota de prensa en el año 2009; por tanto, el propio ministerio reconoció sus ventajas. Son muchos los aspectos positivos en cuanto a la visibilidad por su doble vertiente de ver y ser visto. Los vehículos con LCD o luces de cruce son más visibles que los vehículos que no las utilizan, aportando mejores estimaciones de distancias y velocidades. Los vehículos se perciben hasta un 20 por ciento antes,

incluso a mediodía; parecen más cercanos, por lo que obliga a los usuarios a extremar la precaución, reduciendo el tiempo de reacción. En la actualidad, solo los vehículos de dos ruedas están obligados y son precisamente los motoristas quienes argumentan sentirse en desventaja, pues las luces encendidas les dan un carácter diferenciador con respecto al resto de vehículos, pero que todos los vehículos circulen con las luces encendidas no significa que unos destaquen menos que otros, por lo que no quedan perjudicados.

En España el problema es menor por la gran cantidad de horas de luz. A diferencia de otros países europeos, España cuenta, por su latitud, con un mayor número de horas de luz, pero eso no es causa para no implantar en nuestro país esta medida, pues hay estudios que demuestran que, por el contrario, precisamente cuando hace mucho sol nuestras pupilas se contraen para evitar que el nervio óptico se dañe con la luz; por eso detectamos mejor los vehículos si llevan las luces encendidas, ya que destacan por encima de la luz ambiental. En nuestro país podría reducirse un 5 por ciento el número de accidentes. Cabe recordar que Italia y Francia lo aplican, siendo países con similar número de horas de luz. En definitiva, según el informe Hella, la implantación en España de las luces diurnas permitirá reducir los accidentes entre un 3,5 y un 5 por ciento en vías interurbanas y entre un 5 y un 8 por ciento en recorridos urbanos, lo que supondría evitar alrededor de trescientas muertes anuales, además de reducir un 20 por ciento los heridos. Por esta razón se impone la necesidad de extensión de uso de las luces de conducción diurna en todos los vehículos. Actualmente este sistema está entrando con fuerza en el parque automovilístico español y ya son numerosos los conductores que están incorporando a sus vehículos faros LCD.

Por todo ello, instamos al Gobierno a promover la obligatoriedad de la utilización de los faros LCD o luces de cruce durante la conducción diurna, por lo que solicitamos un borrador de modificación del reglamento de circulación, de tal forma que antes de 2013, fecha en la que será obligatorio el uso de las luces durante la conducción diurna, la medida ya esté regulada en nuestro país.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): El Grupo Socialista ha presentado una enmienda de modificación. Para su defensa tiene la palabra don Román Ruiz.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señorías, no podemos estar en desacuerdo con lo que se dice en la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular. Es verdad que este es un tema recurrente que se ha discutido en el Senado, precisamente se discutió en febrero de 2009, en la línea de evitar accidentes. De hecho, lo ha dicho la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la DGT ya recomienda el uso de alumbrado de cruce durante todo el día y ha puesto paneles en carreteras, incluso hace

poco se discutió aquí en Comisión el hecho de apagar las luces a la salida de los túneles. También quiero poner en valor el trabajo que lleva realizando el Gobierno desde hace mucho tiempo. Como ha dicho la señora Dueñas, hay una directiva europea según la cual a partir de febrero de 2011 las luces de LCD van a ser obligatorias en todos los coches que se fabriquen y, por tanto, va a haber un calendario claro; también en agosto de 2012 todos los camiones o autobuses van a incorporar o a instalar esos equipos y finalmente está previsto que sea obligatorio en 2013. Quiero hacer aquí un inciso. Las luces LCD no son exactamente luces de cruce. Hay un estudio de FITSA, la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil que respecto a estas luces de cruce dice que desde el punto de vista de eficiencia energética no es la más eficiente, puesto que este tipo de luces están orientadas hacia el suelo y su propósito más que ser visto es ver la zona situada delante del vehículo. En todo caso, las luces específicas con un patrón determinado de luz e intensidad, que se traduce en un consumo mínimo de energía y combustible, son las que se quieren implantar en la Unión Europea, porque prácticamente las LCD consumen el 25 por ciento de lo que consumen las luces cortas convencionales. A diferencia de las luces de cruce, las LCD están concebidas para uso diurno y aumentan considerablemente la visibilidad de los vehículos, con lo cual con esta implantación sería mucho mayor la eficiencia de cara a lo que se quiere conseguir, que es la seguridad.

Consideramos que no sería acertada la modificación del reglamento, pero sí ofrecemos en la enmienda que por parte de la Dirección General de Tráfico se haga todo tipo de comunicaciones y campañas para tratar de concienciar a los ciudadanos. Al mismo tiempo, invitamos a pactar una transaccional instando al Gobierno a estudiar la posibilidad, de acuerdo con los fabricantes y con el conjunto del sector, de que se realice esta implantación con fecha anterior a 2013. He ofrecido a la portavoz del Grupo Popular la posibilidad de pactar una enmienda transaccional que recoja las dos cosas: por una parte, intensificar las campañas informativas por parte de la Dirección General de Tráfico; por otra parte, ver si es posible ese estudio, y que dé tiempo a los fabricantes para instalar los faros de bajo consumo. Es cierto que en estos momentos la DGT no vería bien que forzáramos un reglamento cuando está establecido de acuerdo con lo que dice la directiva europea. El Gobierno ya dictó la Orden, la 743/2009, de 20 de marzo, sobre normas de aplicación de estas directivas, en la cual se incluía esta obligatoriedad a partir de 2011 en determinados casos.

Ofrecemos la posibilidad, repito, de pactar esta transaccional con el Grupo Popular y hacer llegar a la Presidencia un acuerdo sobre el texto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Esperamos que la excelentísima señora doña Sara Dueñas haga llegar la propuesta a la Mesa para ordenar la votación al final del debate en la Comisión.

— **SOBRE LA ELABORACIÓN DE CRITERIOS TÉCNICOS SOBRE ELEMENTOS Y DISEÑOS URBANOS QUE APORTEN MAYOR SEGURIDAD A LOS PASOS DE PEATONES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001869.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Comenzamos el debate de la tercera proposición no de ley, sobre la elaboración de criterios técnicos sobre elementos y diseños urbanos que aporten mayor seguridad a los pasos de peatones, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra para su defensa don Higinio Almagro.

El señor **ALMAGRO CASTRO**: Señorías, no es la primera vez que se trae a sede parlamentaria una iniciativa en la que se abordan aspectos relacionados con el diseño y la ejecución de todo aquello que pueda contribuir a dotar de mayor seguridad a los pasos de peatones. Esta insistencia, esta reiteración parlamentaria no hace sino constatar que los pasos de peatones suponen un espacio de referencia y seguridad para el tránsito de personas en las vías de circulación y, por ende, una pieza fundamental para reducir el todavía elevado porcentaje de atropellos. Las estadísticas son claras a la vez que preocupantes: en Europa mueren más de ocho mil personas cada año por atropello. En España, en lo relativo a los espacios en los que se produjeron los atropellos cabe destacar que el 52 por ciento fueron en travesías y zonas urbanas; además, el 43 por ciento de los fallecidos cruzaba la vía fuera de los pasos de peatones y un 57 por ciento lo hacía por los pasos habilitados para tal fin. Las estadísticas también nos dicen que el 25 por ciento de los conductores no respeta los pasos de cebra, lo que supone, sin duda alguna, una dificultad añadida para la resolución del problema, que también debe considerarse para alcanzar una solución. **(El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la Presidencia.)** Un estudio del Real Automóvil Club, presentado en septiembre del año 2009, elaboró un perfil del peatón atropellado en España que se correspondería con el de una persona mayor, más de 64 años, cuyo atropello se produjo en entornos urbanos durante las horas del crepúsculo y la noche y cruzando fuera de los pasos de peatones. Este mismo estudio animaba a políticos y legisladores a elaborar un conjunto de normas de conducta igual para toda Europa y un mismo diseño de marcaciones y señales que acabe con la diferencia existente entre los distintos países.

Es cierto que a lo largo de las últimas décadas en España se han incorporado sistemas de regulación por semáforos, sonidos para invidentes o indicadores de tiempo para poder cruzar las calles. Sin duda alguna se trata de avances, pero es necesario seguir dando pasos; el objetivo creo que está claro para todos y para todas: la seguridad del peatón. El peatón es el elemento más

vulnerable del sistema de movilidad. Esto requiere planear de forma decidida medidas de prevención de conductas de riesgo y protección para las personas que se desplazan a pie. Sabemos, por ejemplo, así lo demuestran las estadísticas, que un atropello a partir de 70 kilómetros/hora es muerte segura, que a 50 kilómetros/hora el riesgo de muerte es del 75 por ciento y que a 30 kilómetros/hora se pueden evitar tres de cada cuatro atropellos. Las medidas de pacificación del tráfico, la extensión de las zonas peatonales de convivencia o la zona de 30 kilómetros/hora, que tan buen resultado están dando en ciudades españolas y europeas, deberían implantarse de forma generalizada. Señorías, no ha lugar a la resignación y sí a la acción decidida y firme priorizando acuerdos y colaboraciones entre todos los agentes implicados en la gestión de la movilidad, el urbanismo y la seguridad vial, con el fin de consensuar criterios técnicos y diseños que nos permitan avanzar en una mayor seguridad para los peatones. Ese es el objetivo y precisamente, a tenor de todo lo expuesto, es por lo que desde este grupo presentamos esta proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Hay una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, y para su defensa tiene la palabra don Juan Carlos Grau.

El señor **GRAU REINÉS**: Señor Almagro, cada vez que me corresponde llevar una PNL del Grupo Socialista siempre me da la impresión de haberla visto o leído en algún sitio. Una PNL que, al final, después de mucho buscar y rebuscar, acaba siendo igual que de donde sale. Sus argumentos de las PNL siempre están copiados de algún sitio y, en concreto, esta es una fusilada del informe del Real Automóvil Club de España. Unos informes que ni se molestan en entrecomillar, se limitan a fusilarlos, y ya está, PNL al canto, y esto en mi pueblo lo llaman copiar. Además se limitan a copiarla y, al final, acaban diciendo —esto sí que lo entrecomilla usted—: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar avanzando en la mejora de la normativa y de las disposiciones técnicas vigentes sobre pasos de peatones y reductores de velocidad, que se vienen empleando para su instalación y señalización en la red de carreteras. Esto, señor Almagro, es un brindis al sol. Lo que tendría que haber hecho usted es haber propuesto que el Gobierno estudiase, entre los varios métodos más respetuosos, como el pase de peatones californiano, el semáforo inteligente y los bolardos que salvan vidas y, una vez decidido cuál es el que mejor resultados da, imponer su implantación. Esto, señor Almagro, es lo que la gente le pedía a usted y a su grupo. Un brindis al sol, porque en el año 2008 nuestro compañero, don Joaquín García Díez, ya presentó una proposición no de ley relativa al estudio de mejoras en la señalización de los pasos de peatones, presentada por mi grupo como le he dicho.

Esto no acaba aquí. Después dice —también entrecomillado—: «Asimismo, el Congreso de los Diputados considera adecuado que el resto de las administraciones con competencia en carreteras adopten criterios técnicos similares y homogéneos relativos a dichos elementos, particularizándolos por las características propias de sus vías.» El Congreso de los Diputados considera adecuado... Señor Almagro, usted no puede venir aquí a decir esto. Usted representa al grupo que sustenta al Gobierno y, si lo de antes era un brindis al sol, esto es la vuelta al ruedo. Usted ha de venir aquí con una propuesta clara y concisa, realizable, como la que trae el Grupo Popular. Señor Almagro, el Congreso de los Diputados no considera nada, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno, sugiere o exige, a propuesta de los grupos parlamentarios, pero considerar, qué quiere que le diga.

Señor Almagro, usted no puede instar al Gobierno cuando el Gobierno se comprometió en octubre del año pasado a —palabras de don Pere Navarro de la Dirección General de Tráfico— elaborar en breve planes de seguridad vial para diez municipios, con el fin de mejorar su circulación y, sobre todo, frenar la siniestralidad. También se comprometió a elaborar una serie de líneas de actuación para una movilidad segura en las calles y elaborará una ordenanza municipal tipo específica para los ayuntamientos. Señor Almagro, por todo lo expuesto anteriormente, mi grupo ha presentado una enmienda de sustitución que dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a, uno, crear un grupo de trabajo en el que estén representadas las comunidades autónomas y el resto de administraciones competentes, que estudien la normativa y las disposiciones técnicas vigentes sobre pasos de peatones y reductores de velocidad, para poder unificar criterios y armonizar las diferentes normas sobre instalación y señalización de dichos elementos, adoptando criterios técnicos similares en todas las vías. Dos, realizar campañas de sensibilización, especialmente dirigidas a los menores, por el total de muertos entre 0 y 14 años en la ciudad por accidentes de tráfico, porque el 73 por ciento se debe a atropellos; a los mayores, porque los mayores de 65 años se han convertido en el grupo de mayor riesgo, al alcanzar el 41 por ciento sobre el total de los muertos, y a los conductores, porque no todos los peatones han sido conductores y sí todos los conductores han sido peatones, lo que en muchas veces se les olvida.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Para fijar posición, ¿hay algún grupo que la quiere fijar? **(Pausa.)** Le paso la palabra al señor Almagro para que fije posición sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **ALMAGRO CASTRO**: Me sorprende la intervención, porque previamente habíamos pactado la transaccional y las enmiendas que propone el Grupo Popular se contemplan y se recogen en el texto de esa

transaccional, por lo que estamos de acuerdo con lo que dicen y por eso se recoge prácticamente la totalidad de las enmiendas, añadiendo una parte de nuestro texto de la proposición no de ley y, de esa forma, se ha elaborado esa transaccional, cuyo texto tenemos por ahí.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): En todo caso, pónganse de acuerdo sobre la transacción, si es que han hablado previamente.

El señor **GRAU REINÉS**: El señor Almagro me ha pasado el escrito y le he dicho que lo estudiaríamos con mi portavoz, pero en principio no lo habíamos pactado. Lo siento mucho si le he dado esa impresión.

El señor **ALMAGRO CASTRO**: Entonces ya nos dirán cuál es el resultado de la negociación entre los miembros de su grupo.

El señor **GRAU REINÉS**: No aceptamos la transacción.

El señor **ALMAGRO CASTRO**: Que no, pues resulta que se recoge lo que ustedes proponen, están diciendo que no a lo suyo.

El señor **GRAU REINÉS**: No, estamos diciendo que votaremos los tres puntos por separado, y ya está.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pónganse de acuerdo.

El señor **ALMAGRO CASTRO**: Pensaba que estaban de acuerdo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Hagan llegar a la Presidencia o manifiesten claramente si no se acepta, con lo que se votaría la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista. Hablen ustedes y hagan llegar a la Presidencia, en todo caso, la posibilidad del acuerdo que parece ser que se pudiera dar.

— **SOBRE DEROGACIÓN O SUPRESIÓN DE LA LIMITACIÓN DE VELOCIDAD A CONDUCTORES NOVELES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001900.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pasamos al punto 4 del orden del día, sobre derogación o supresión de la limitación de velocidad a conductores noveles. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra la diputada, doña Meritxell Cabezón.

La señora **CABEZÓN ARBAT**: Tengo el gusto de presentar ante esta Comisión, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, una PNL que creemos que es

muy demandada por los conductores noveles, los conductores en general y por el ámbito de los profesionales de la enseñanza en seguridad vial. La limitación específica de velocidad de los conductores noveles durante su primer año de conducción, a 80 kilómetros/hora, es una de las normas de seguridad más conocidas por la sociedad, en general, y responde a necesidades históricas, hoy por suerte superadas. Para entender el porqué de esta limitación, que actualmente hoy nos parece obsoleta, nos tenemos que adentrar en una España situada históricamente en el franquismo tardío, para ser más exactos en 1974, con unas condiciones viales y sociales muy determinadas, como una red de carreteras secundarias deteriorada y muy pocas conexiones principales. Eso a nivel de infraestructuras, pero tampoco podemos obviar la realidad de los vehículos ni la calidad de la enseñanza en seguridad vial ni tampoco la calidad de nuestros formadores, que hoy en día deben responder a estándares de calidad y certificados ISO de enseñanza.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Por favor, señor Grau y señor Almagro, está en el uso de la palabra la señora Cabezón, les pido que negocien fuera de la sala.

La señora **CABEZÓN ARBAT**: Hablemos de los vehículos, en esa España gris, el medio de transporte más utilizado era el 127 o bien el 600, no contaban con los medios de seguridad, activa y pasiva, de los que disponen los vehículos actuales y además la concienciación ciudadana no era ni la mitad de la que tenemos hoy, gracias al trabajo realizado por la DGT. Como muestra un botón, recordemos que por aquel entonces la primera campaña de uso del cinturón como medio de seguridad obligatorio era instaurar en el consciente colectivo que usar el cinturón no era desconfiar de quien conducía el vehículo; hecho hoy superado y medio por el cual cada año se salvan miles de vida en accidentes de circulación.

Hablemos de infraestructuras, contábamos con una red de carreteras principales todavía en pañales, con muy pocas autovías, que contrasta con los más de 12.000 kilómetros de carreteras principales, autopistas y autovías que se han construido durante estos últimos años, y además por los adelantos técnicos en construcción, que han hecho que los trazados de las mismas sean más seguros. Nuestra red de carreteras no se parece en nada a aquella en la que tardábamos ocho horas en hacer el recorrido que hoy tardamos dos. También la sociedad ha cambiado y en especial el colectivo de formadores en seguridad vial. Las horas lectivas han aumentado, el nivel de formación de este colectivo ha conseguido unas cotas de formación y excelencia que antes no eran ni imaginables y están sometidos a un régimen de certificaciones ISO, como se ha comentado anteriormente, que les obliga a un reciclaje continuo. Las horas lectivas en seguridad vial ya no se parecen a aquellas clases teóricas en que se sabía que para aprobar el examen de

conducir había unas veinte preguntas de mecánica. Ahora para aprobar el examen teórico se tiene que saber las medidas, activas y pasivas, de seguridad, es decir, se profundiza en seguridad vial. Esto es un cambio en la sociedad y en el perfil de los futuros conductores, focalizando la atención en otros puntos de vista. También ha cambiado la prueba práctica, hemos pasado de los exámenes en aquellos circuitos cerrados al tráfico para establecer las pruebas en circulación dentro del ámbito urbano e interurbano. Todos estos cambios han hecho posible las cifras de siniestralidad que hemos obtenido este verano, ya que el colectivo de conductores noveles y jóvenes no son los que tienen mayor accidentalidad, sino que este se encuentra en los conductores de entre 30 y 45 años, a diferencia de la creencia socialmente extendida.

También hemos de hablar de las medidas de seguridad y vigilancia de los conductores noveles, puesto que es cierto que en toda la Unión Europea este colectivo está sometido a una mayor vigilancia por su especial vulnerabilidad provocada por la inexperiencia en el tráfico rodado. Para ello ya tenemos medidas específicas de protección, como la limitación expresa de alcohol en sangre, 0,15 frente al general de 0,50, siendo notablemente inferior para los conductores noveles y también cuentan con menos puntos en su carnet de conducir, ocho en lugar de doce. Por todo ello, estimamos que ya existen bastantes factores de control y vigilancia sobre este colectivo.

En resumen, si hemos llegado a la conclusión de que ni las carreteras son las mismas, ni los vehículos —que hoy cuentan con mayores de sistemas de seguridad activa— ni los medios de control específicos sobre este colectivo ni tampoco la formación que reciben nuestros conductores noveles son los mismos, la pregunta es: ¿Por qué continuar con la limitación de 80 en los conductores noveles? Según el derecho positivo y sus teóricos positivistas, las normas responden a necesidades existentes o bien a problemas a los que se tiene que dar respuesta, pues hagamos un ejercicio de responsabilidad y usemos el derecho, además de para legislar, para derogar aquellas disposiciones legales que hoy en día ya no cumplen con la finalidad para la que fueron dictadas. Por todo lo expuesto, mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista, propone al Gobierno la derogación de la prohibición de circular a más de 80 kilómetros/hora para los conductores noveles en su primer año de carnet. Esperamos que esta iniciativa cuente con el consenso mayoritario de esta Comisión para que pueda ser aprobada.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Había que hacer una aclaración sobre una errata.

La señora **CABEZÓN ARBAT**: Sí, simplemente para que conste en el «Diario de Sesiones» que hay una errata, un error material en la redacción de la proposición no de ley, cuando pone al final de todo de la tercera línea: y durante el año siguiente a la obtención del permiso de

circulación, debería poner: y durante el año siguiente a la obtención del permiso de conducir.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): El permiso de circulación es para los vehículos. Para fijar posición tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, don Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Nuestra posición es conocida y la repetimos cada vez que tenemos ocasión, porque estamos convencidos, sin ninguna duda, de ella. Creemos que la responsabilidad debe ser el pilar de la seguridad vial, que a mayor seguridad de los conductores y de los peatones, menor inseguridad vial y que, para que esa responsabilidad pueda acrecentarse, lo mejor es que las normas coercitivas queden exclusivamente para aquellas conductas claramente antisociales, peligrosamente antisociales, por lo que hay que limitar, de alguna manera, este afán coercitivo que está caracterizando la política de seguridad vial de este Gobierno. Por eso nos parece muy bien la iniciativa y vamos a apoyarla. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Efectivamente, creemos que la formación en España es una formación de calidad, que las autoescuelas y las escuelas de conductores constituyen una red que es, sin ninguna duda, un activo de la seguridad vial en España y que lo único que hace falta es que ese modelo de formación se adapte más a las necesidades de la seguridad vial y que se modernice, y no lo decimos nosotros, sino que lo dicen los propios profesores de autoescuela y los propios responsables de las autoescuelas. Nuestro sistema de formación es el adecuado y, aunque es perfeccionable, dependerá del Gobierno que de una vez por todas se ponga a ello, de momento nos da las garantías de que el conductor que toma su vehículo y sale a la carretera o al casco urbano está suficientemente preparado. Por otra parte, hay indiscutiblemente medidas posteriores que controlan a aquellos conductores que muestren conductas incívicas, como por ejemplo el carné por puntos, y otras medidas que se han introducido en la Ley de Seguridad Vial. La verdad es que la limitación de los 80 kilómetros/hora es una reliquia, por lo que me parece muy bien que desde el Parlamento abordemos su supresión.

La portavoz del Grupo Socialista ha dado unos argumentos con los que no puedo estar más de acuerdo, es decir, estoy absolutamente de acuerdo con que los límites de velocidad en el momento en que aparece esta limitación están en función directa con una crisis del petróleo, que hizo que se rebajara la velocidad para que disminuyera el consumo, que las infraestructuras han mejorado y los vehículos también. Tan de acuerdo estoy que son los argumentos que normalmente utilizamos desde el Grupo Parlamentario Popular para pedir, de una vez por todas, que afrontemos el debate del estudio de la posible modificación de los límites de velocidad en España. Es que los argumentos que usted ha dado son los que efectivamente avalan esa necesidad. Estamos de acuerdo, no

entendemos cómo con argumentos con tanto peso a favor de la historia, siendo un reglamento, el Gobierno no ha tomado cartas en el asunto y ha hecho de oficio lo que tenía que haber hecho, pero como esto es así, me parece muy bien que desde el Parlamento apoyemos esta iniciativa para que desaparezca esta limitación.

Ahora nos queda la expectación normal que permanece en todos los grupos parlamentarios, cuando aprobamos una iniciativa en la Comisión, de si el Gobierno la va a hacer efectiva y la va a cumplir o, como tantas otras, va a hacer caso omiso y no la va a cumplir. Esperemos que en este caso la influencia del Grupo Socialista, que propone la iniciativa, sea tan clara que el Gobierno, cuanto antes, haga lo que el Parlamento le dice que haga.

El señor **PRESIDENTE**: Se acaba de incorporar el señor Jané, además con la voluntad de fijar posición en relación con esta proposición no de ley, y a esos efectos tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, desde *Convergència i Unió* valoramos positivamente esta proposición no de ley. Votaremos a favor de la misma, pero queremos advertir de un cierto riesgo que hoy puede comportar la aprobación, que espero que pueda ser unánime, del texto que hoy nos plantea el Grupo Socialista. Las cosas han cambiado, efectivamente, y esos límites de velocidad, que se impusieron cuando se instauró esa limitación, siempre como máximo a 80 para un conductor novel, en autovías o autopistas son muy superiores. Esa velocidad de 80 puede suponer realmente un contrasentido en algunos tramos de esas autopistas y autovías y máxime cuando es sancionable en algunas de ellas ir a menos de 60, con lo cual tenemos una contradicción. Deberíamos estar atentos a ir siempre en ese intervalo, no ir por debajo y no sobrepasarlo, porque en ambos casos estaría sancionada la actuación. Por tanto, es de sentido común que las cosas han cambiado y, desde *Convergència i Unió*, entendemos que es de sentido común que esa limitación pueda desaparecer.

Ahí está el problema, señor presidente, hoy lo votaremos y están los medios de comunicación, habrá grandes titulares mañana diciendo: se suprime el límite para los conductores noveles. La ciudadanía no entiende de proposiciones no de ley, no entiende de normativas, entiende de lo que percibe que se aprueba en un organismo oficial como es el Congreso de los Diputados. Nos podemos encontrar en muchos casos con conductores que seguirán llevando la L o no la llevarán, que les van a parar en un control y les dirán: usted es conductor novel y no lleva la L o usted es un conductor novel y va a 90 o va a 100 y es una autopista, pero usted es conductor novel y como no hemos cambiado la norma, sino que simplemente sugerimos que se cambie, existe el contrasentido de que muchos ciudadanos, de buena fe, van a pensar que la norma ha sido cambiada hoy, y eso no es cierto. Como eso no es cierto, le pedimos, desde *Convergència i Unió*,

encarecida, apresurada y urgentemente, al Gobierno que, cuanto antes, disponga la normativa precisa para que esto sea como hoy lo acordamos en el Congreso de los Diputados y, mientras ello no sea así, que dé instrucciones a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para que no se multe a aquellos ciudadanos que estén ya cumpliendo con lo que hoy el Congreso de los Diputados va a votar, porque sería un contrasentido enorme y estaríamos jugando con la buena fe de muchísimas personas. Por tanto, hoy está muy bien aprobar esta proposición no de ley, nos unimos con nuestro voto favorable a la misma, pero vigilemos la noticia que hoy saldrá de esta Cámara. **(La señora Cabezón Arbat: Sí, vigilemos.)** No, no vigilemos, porque ya le adelanto cuál será la noticia: que hemos suprimido ese límite. Nosotros no vamos a hacer los titulares de los medios de comunicación. La noticia que saldrá a la opinión pública es que se suprime ese límite. No vamos nosotros a redactar los titulares de los medios de comunicación. **(La señora Cabezón Arbat: ¡Faltaría!)** El hecho es que por mucho que hoy digan que se suprime, no se suprime. Por tanto, que se suprima por quien debe hacerlo, que es el Gobierno, a través de dictar la norma correspondiente, cuanto antes, porque si no estaríamos en ese contrasentido y también la función parlamentaria saldría perdiendo, porque al final damos a entender que aprobamos cosas que después no se materializan. Por tanto, urgencia en que se aplique, sentido común de la propuesta, voto favorable de *Convergència i Unió*, pero pedimos, repito, encarecidamente al Gobierno que, cuanto antes, la ponga en vigor, publicada en el BOE, para que a todos nos sea de aplicación esa no restricción.

Por último, hay un elemento que a veces es útil. Estoy de acuerdo en el hecho de no limitar la velocidad, porque queda desfasado en algunos tramos, pero la visibilidad ante la comunidad de conductores de que estamos ante un conductor novel, le protege incluso a él, porque en ocasiones puede realizar alguna maniobra, alguna conducción no experimentada y el nivel de comprensión de quienes interactúan con ese conductor novel es mayor si, de alguna manera, detecta que es un conductor novel. Por tanto, estamos a favor de que no tengan límites de velocidad, pero en cambio alguna visualización de que ese conductor es un conductor novel puede ser útil también para la seguridad vial y para la buena convivencia entre conductores.

El señor **PRESIDENTE**: Hago más todas sus invocaciones y no le voy a glosar el número de PNL cumplidas desde el inicio de la transición democrática, porque puede producirnos un efecto melancólico que no es pertinente en este momento. A efectos de fijar la posición de su grupo, el señor Canet tiene la palabra.

El señor **CANET I COMA**: Creo que dan para bastante las intervenciones que hemos escuchado. En cualquier caso, quiero corregir amablemente al señor Jané, no es que vaya a salir mañana, es que ya ha salido hoy.

Por tanto, entendemos que esta rapidez en explicar las cosas o simplemente en estar publicadas ya se ha producido. Efectivamente, los titulares han sido, como no podía ser de otra forma —como no podía ser de otra forma—, que el Congreso aprobará, pero es que, como acaba de decir el señor Olabarriá, desde que existe el Parlamento, por así decirlo, la orientación política que representan solamente, solamente —y lo resalto, solamente—, las proposiciones no de ley, las hemos convertido en decisiones, cuando son solamente instar a. Eso no solo pasa con el tema que hoy nos ocupa, sino con algunos mucho más graves, mucho más peligrosos y mucho más importantes en la vida de personas y comunidades. Permítanme que apele a la pedagogía, que entre todos no somos capaces de hacer, seguramente, en relación con los medios de comunicación, para que se separe muy claramente lo que son aprobaciones de proposiciones no de ley y a este efecto serviría, seguramente, quizá como espejo en el que deberíamos mirarnos, no sé si para bien o para mal, que si el Gobierno no es capaz de cumplir aquello que es una ley, como pueden ser los Presupuestos Generales del Estado, que todos fuéramos capaces de comprender que una proposición no de ley es exactamente eso, una proposición no de ley, y que los titulares de prensa, evidentemente, tienen una gran fuerza, un gran impacto y cuando son leídos son tomados a veces como verdades absolutas. Por tanto, está bien que tengamos esa reflexión y, de acuerdo con el señor Jané, pedimos la máxima rapidez para que lo que hoy es o será un instar, unánime, al Gobierno, se convierta también en una norma de actuación, porque efectivamente, desde hoy mismo o desde mañana, se entenderá que se ha suprimido. En cualquier caso, que se tomen las medidas convenientes.

Respecto a los argumentos que ha expresado la diputada socialista, estoy completamente de acuerdo. Incluso podría manifestar mi sorpresa, porque entre todos no hemos sido capaces de plantear hasta hoy, año 2010, treinta y seis años después de la norma, esta modificación. Por tanto, satisfacción, pero a la vez no exenta de sorpresa. Los controles alternativos son suficientes y la formación también, además los excesos de velocidad no son siempre imputables a cuestiones de edad o a cuestiones de ser o no ser un conductor novel, sino seguramente a otro tipo de factores. Sin ánimo de polémica, me ha parecido interesante la aportación del señor Jané en cuanto a que algún distintivo puede llegar a proteger al conductor novel, pero le diría que, quizás en la misma proporción, a veces el distintivo no protege, sino que estigmatiza y provoca chanzas a menudo respecto al distintivo que se lleva, por lo que sería un tema a plantearse, pero, en cualquier caso, el distintivo no siempre sirve de elemento protector, sino que a veces sirve también de elemento de burla. Insisto en lo que decía al principio, votaremos lógicamente a favor de la proposición no de ley del Grupo Socialista.

— **SOBRE EL RETROVISOR DE SEGURIDAD INTEGRADO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001908.)**

El señor **PRESIDENTE:** Iniciamos el debate de la quinta y última proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el retrovisor de seguridad integrado. A estos efectos tiene la palabra para su defensa don César Luena.

El señor **LUENA LÓPEZ:** EL Grupo Parlamentario Socialista trae aquí una iniciativa en la que concurren dos elementos que se producen, por suerte, muchas veces en las iniciativas que se debaten en esta Comisión. De un lado, que tiene un objetivo claro que es reducir la siniestralidad en los accidentes de tráfico y, por tanto, en perseguir la reducción de los muertos y de los heridos en nuestras vías y, en este caso, sobre todo, en las vías urbanas y aumentar la seguridad vial y, por otro lado, que tiene un método que es el método del debate y del consenso en el que, en este caso, el Grupo Parlamentario Socialista está trabajando y va a conseguir con todos los grupos, y en particular con el Grupo Parlamentario Catalán.

Esta iniciativa versa sobre la siniestralidad que se da en ciclomotores, motocicletas y bicicletas en el tráfico urbano donde todos conocemos que son especialmente vulnerables. A pesar de que las cifras han mejorado durante los últimos años, en buena parte como consecuencia de la aprobación y aplicación del Plan estratégico para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores, que se puso en marcha por la Dirección General de Tráfico en el año 2007, la mejora no es tan significativa como, por ejemplo, lo está siendo en relación con los coches. Veamos por ejemplo los datos de la ciudad de Madrid en el año 2009, donde el 19 por ciento de las víctimas mortales de accidente de tráfico eran usuarios de motocicletas. Una cifra que se eleva al 40 por ciento si se computan también los heridos leves y graves. En el caso de Barcelona, ese mismo año 2009, el 50 por ciento de los muertos de accidente de tráfico eran motoristas. Estos son los datos. Esto nos hace que tengamos una reflexión y una consecuencia clara y es que hay vulnerabilidad y, por tanto, hay que tomar iniciativas. Una de ellas es la que se ha cofinanciado por la Unión Europea, que es el proyecto eSUM, en el que participan la DGT y diversas ciudades europeas con significativos parques de motocicletas, fabricantes e investigadores en relación con la seguridad urbana de motos y de ciclomotores. Esta iniciativa, entre otras, tiene la finalidad de elaborar una guía de buenas prácticas.

Además de los datos y de las iniciativas, existe una historia personal que muchos miembros de la Comisión seguramente conocerán y es la historia personal de un barcelonés, de Luis Ros, que tuvo un accidente de moto y que fue directo al hospital con diversas heridas. Luis Ros cuenta: hace cuatro años iba circulando por la calle

Muntaner tranquilamente en mi moto hasta que un taxi se detuvo y una señora abrió la puerta trasera del vehículo sin mirar y me arrolló. Tras pasar algunos días en el hospital me dí cuenta de que ese accidente se podría haber evitado si el coche hubiese tenido un retrovisor trasero. De aquí surge la idea que hoy queremos recomendar al Gobierno. Es la iniciativa que se conoce como: Todos con el retrovisor de seguridad integrado. ¿En qué consiste? En un pequeño espejo que se integra en los dos pilares centrales de la carrocería del coche, para permitir que los pasajeros de los asientos traseros comprueben la presencia de vehículos antes de apearse, evitando así accidentes.

A partir de esta historia y de esta iniciativa se han ido desarrollando los acontecimientos. Por ejemplo, el 38º Salón Internacional de Invenciones de Ginebra, que se celebró el pasado mes de abril, otorgó al ciudadano Luis Ros y a su invento la medalla de oro en la categoría de automoción. El colectivo de taxis ha mostrado mucho interés en este nuevo invento y ya hay 20.000 unidades pedidas. No en vano los taxistas son los que conocen más de cerca los riesgos que puede conllevar para ellos y para sus pasajeros el descuido de estos al abrir una puerta trasera. Por su parte, el Servei Català de Trànsit anunció en junio de este año que iba a distribuir 20.000 retrovisores de seguridad para las puertas traseras, para que los pasajeros de los taxis pudieran ver si se acerca un vehículo antes de abrir la puerta y evitar así colisiones.

La iniciativa, que tiene una aportación importante del Grupo Catalán, ha hecho posible presentar una transaccional entre la enmienda que este ha presentado y el texto original del Grupo Socialista, para instar al Gobierno a que impulse medidas para reducir el número de accidentes en las vías urbanas, teniendo en cuenta el proyecto eSum y otras iniciativas adoptadas en el ámbito local, centradas en la seguridad vial de motocicletas, ciclomotores y bicicletas; para que en el grupo de trabajo sobre motocicletas y seguridad vial que existe en el Consejo Superior de Seguridad Vial se plantee el estudio de la viabilidad del retrovisor de seguridad integrado para el colectivo de vehículos en los que, por su uso urbano, sea aconsejable y, en su caso, se recomiende la instalación de los mismos para aumentar la visibilidad del pasajero. Se trata, señorías, señor presidente, de contagiar a los pasajeros de los asientos de atrás la costumbre del pasajero que viaja delante de mirar el retrovisor antes de bajarse del coche, con el fin de prevenir la colisión que en ocasiones se produce al abrir la puerta posterior cuando en la vía urbana circulan vehículos. Por último, esperamos recoger en esta transaccional la recomendación a los fabricantes de vehículos para que instalen de serie estos dispositivos.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda. Para su defensa, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, Convergència i Unió, que tiene registrada en esta Cámara una proposición no de ley en idéntico sentido, no puede más que compartir los argumentos que hoy se han expuesto en esta Comisión de Seguridad Vial. Nos sentimos un poco coautores de esta iniciativa. Este portavoz pensó incluso, cuando la vio reflejada en el orden del día, que ya la habíamos presentado, pero no era así, se presentó con posterioridad. La idea que quiere impulsar esta proposición no de ley viene del propio inventor del retrovisor de seguridad integrada. Es un invento patentado y premiado de un barcelonés, don Luis Ros. He tenido ocasión de entrevistarme con él y de compartir la necesidad de adoptar medias medidas al respecto. Es importante para la seguridad vial que se pueda incorporar en los vehículos el retrovisor de seguridad integrado. De ahí ese TRSI, todos con el retrovisor de seguridad integrado. ¿Por qué razón? Todos experimentamos, cuando vamos en los asientos traseros de un coche, en un taxi, la duda de si podemos abrir la puerta o no cuando nos bajamos del mismo. Cada año ocurren accidentes por culpa de puertas que se abren, porque quienes las han abierto desde los asientos traseros del coche no han visto que venía una bicicleta o una motocicleta, accidentes tanto para los peatones —considerados así aquellos que descienden del coche y sufren un accidente— como para las motos y las bicicletas. Por ejemplo, en el caso de las motos, hace unos días se anunciaban 63.000 heridos en accidentes de moto en zona urbana en el año 2009 en España. Es una cifra importante. En el caso de los peatones, no hace mucho leíamos en los medios de comunicación la noticia de la muerte de un ciclista a causa de una puerta que fue abierta por una persona que quería descender. Hubo una muerte y así se reflejó en los medios de comunicación. Además, debemos tener en cuenta la actual existencia de las zonas avanzadas de motos, las ZAM, que implican que las motos puedan ahora desplazarse entre coches hasta llegar a ellas. Cuando la moto se desplaza entre dos coches, si una puerta se abre causa un problema para el motorista pero también para el coche y para el ciudadano que desciende de él. ¿Qué pedimos? Que en los dos pilares centrales de la carrocería del coche, en la parte trasera interior del mismo, se coloquen esos dos pequeños retrovisores. Es una idea que don Luis Ros ha patentado, que ha sido premiada con la medalla de oro de la categoría de automoción en el Salón Internacional de Invenciones de Ginebra, celebrado el pasado mes de abril, y que merece nuestro apoyo. Sería bueno que esta Comisión de Seguridad Vial lo votase hoy favorablemente.

Como tenemos presentada una iniciativa en el Registro en este mismo sentido, que hoy por razones de forma no estaba aún publicada y no ha podido debatirse, sería positivo para ahorrar trámites posteriores que llegásemos hoy a un acuerdo a través de la que debatimos. Por tanto, planteamos ante la Mesa una enmienda que recoge ambos textos. Inicialmente iría el texto de la proposición no de ley del Grupo Socialista y, a continuación, el de la todavía

no debatida proposición no de ley de *Convergència i Unió* sobre el mismo tema. Así nos ahorraríamos debates en esta Comisión. Entendemos que la que nosotros hemos presentado es más concreta en algunos puntos, porque no remite únicamente a una comisión de estudios, sino que recomienda directamente tanto la instalación de esos espejos como el fomento de campañas en la DGT. Quiero recordar que en Francia las autoridades de tráfico ya lo están haciendo. En Francia hay una campaña específica, impulsada por las *Sécurité Routière*, la autoridad de seguridad vial en ese país, para fomentar esto. También es necesario que los fabricantes perciban que esto debería introducirse de serie en los vehículos. Hacer esa recomendación sería muy útil. Alguien podría pensar: ¿Es necesario que en un vehículo se coloquen de serie esos dos pequeños espejos en la parte interior y posterior del mismo. Podríamos reflexionar: Hace cuarenta años los vehículos solo llevaban un retrovisor, ahora llevan tres; hace cuarenta años los vehículos no llevaban cinturones de seguridad, ahora son obligatorios; hace cuarenta años nadie llevaba un airbag y hoy en día se considera un elemento absolutamente prioritario en materia de seguridad; no se llevaba la tercera luz de frenada en la parte posterior, ahora sí; hace cuarenta años no había sillas adaptadas para que viajasen los niños, ahora sí y son obligatorias para aquellos pasajeros con niños menores; no se llevaban los triángulos de señalización obligatorios, ahora sí; no había chalecos reflectantes, ahora sí. Las cosas cambian. No nos hemos dado cuenta, pero, por suerte, los coches incorporan cada vez más elementos de seguridad que les ayudan a prevenir accidentes, a prevenir futuras colisiones. En este caso, señorías, esta idea de don Luis Ros ayuda a prevenir accidentes y es de bajo coste. Por tanto, es positivo que la Comisión de Seguridad Vial recomiende el impulso de la misma. Esperemos que se implante para ayudar a prevenir accidentes. No deja de ser curioso que su inventor haya sido víctima en dos ocasiones de un accidente de este tipo. No cabe duda que tras padecer un accidente el ingenio se agudiza en las personas.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición, tiene la palabra don Luis Maldonado.

El señor **MALDONADO FERNÁNDEZ DE TEJADA**: Mi grupo no puede estar más de acuerdo con esta proposición no de ley. Además, después de haber hablado con los dos portavoces anteriores, tanto el del Grupo Socialista como el de *Convergència i Unió*, me alegra poder llegar a una transacción. En un principio nos parecía más completa y concreta la propuesta de *Convergència i Unió*, pero si a ella se une la del Grupo Socialista todos saldremos ganando. A nadie le cabe duda que dentro de la circulación la parte más débil son los ciclistas y los motoristas. Al fin y al cabo no tienen más carrocería que su propio cuerpo y estos accidentes, producidos tal vez por las prisas o por la falta de atención de los que ocupamos vehículos de cuatro ruedas a la hora de descender de un coche, bien sea un taxi o un coche

particular, y abrir la puerta sin mirar, están a la orden del día. Además hay que tener en cuenta el gran aumento de motocicletas y ciclomotores en nuestras ciudades, porque permiten desplazamientos más rápidos y más ágiles. Hoy día nos encontramos con un número de vehículos de dos ruedas impensable hace cuarenta años. Tomando el símil que hacía el portavoz de *Convergència i Unió*, hace cuarenta años no teníamos luces de prefrenada, que ha sido la última incorporación de elementos de seguridad activos dentro de los vehículos, pero es que hace cuarenta años tampoco había tantísimos ciclomotores y motocicletas, incluso bicicletas, como nos encontramos hoy día. No olvidemos tampoco a los ciclistas, que ya no solo circulan por carretera sino también por las grandes ciudades, no todas dotadas de los suficientes kilómetros de carril bici como para que las bicicletas puedan efectuar sus desplazamientos por estos carriles específicos destinados a los ciclistas. No es raro, cuando uno está parado en un semáforo, encontrar que por la derecha y por la izquierda le adelantan personas en bicicleta que también son susceptibles de este tipo de accidentes. Decía el señor Jané que es curioso que haya sido don Luis Ros quien haya inventado este dispositivo. Nadie mejor que él, que lo ha sufrido en sus propias carnes, puede ponerse a cavilar para ver cómo se avanzaba un paso más en la seguridad en la circulación urbana.

Nos alegraría sobremedida que el Gobierno hiciese caso a todas las PNL que se discuten en el Parlamento. Este es un tema recurrente en esta Comisión. Sería bueno que cuanto antes hiciese caso de este mandato que hoy se le va a dar con la aprobación de esta proposición no de ley. Por supuesto instamos, como decían los dos proponentes, a los fabricantes a que empiecen a instalarlo de serie. El señor Jané ha sido muy explícito en su exposición, cuando se refería a todos los elementos que eran impensables cuando el que les está hablando tenía diez años y hoy son absolutamente imprescindibles. Además, los retrovisores traseros son muy baratos, tienen muy bajo coste, por lo que no tendrían prácticamente repercusión en el precio final de un vehículo. Por tanto, sería muy bueno que esta PNL reforzase este tema. El Grupo Popular va a votar a favor de esta proposición no de ley y de la transaccional a la que han llegado los dos grupos que han intervenido anteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Canet.

El señor **CANET I COMA**: Brevísimamente. Como he dicho en mi intervención en la primera de las proposiciones no de ley, celebramos que se llegue a una transacción. Solamente quiero poner de relieve un aspecto. La convivencia en las ciudades —lo digo desde la óptica de las responsabilidades que como concejal me competen— no siempre es fácil, es más, creo que en nuestro país falta todavía bastante práctica en la convivencia, sobre todo con los ciclistas, seguramente porque hemos

tardado en asumir la necesidad de los carriles bici. Todas las medidas son necesarias, tanto la formación como la concienciación, de las que se habla en algunos puntos de la proposición no de ley y de la enmienda. En cualquier caso, al margen de la formación y de la sensibilización es fundamental que los adelantos técnicos se puedan poner en práctica. Por tanto, celebro tanto la iniciativa como su aprobación. Y como hoy parece que este es el signo de la Comisión, quiero recomendar —valga la redundancia— que la recomendación tenga efectos positivos, no solamente en esferas gubernamentales sino sobre todo en los fabricantes.

El señor **PRESIDENTE**: Esperemos que estas recomendaciones buenistas fructifiquen algún día en algo concreto.

Con esto damos por terminado el debate. Procedemos a las votaciones siguiendo la numeración ordinal del orden del día.

En primer lugar, votamos la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular, relativa a mejorar las condiciones de visibilidad en las intersecciones tipo glorieta, en los términos de la transacción consensuada.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la segunda proposición, relativa a la obligatoriedad de la utilización de los faros LCD o luces de cruce durante la conducción diurna, presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Está transada también.

Efectuada la votación, dijo

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

Procedemos a votar la tercera, que hace referencia a la elaboración de criterios técnicos sobre elementos y diseños urbanos que aporten mayor seguridad a los pasos de peatones. Para variar en los criterios metodológicos de esta Comisión, hay una transacción.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la cuarta proposición, que hace referencia a la derogación o supresión de la limitación de velocidad a conductores noveles. Se ha presentado una corrección de error, que consiste en sustituir la locución permiso de circulación por permiso de conducir.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la quinta proposición, relativa al uso del retrovisor de seguridad integrado, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Está también transada.

Efectuada la votación, dijo

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

Se levanta la sesión.

Eran las once y veinte minutos de la mañana.

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**