



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**  
**COMISIONES**

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 554

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL  
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. TEÓFILO DE LUIS RODRÍGUEZ**

Sesión núm. 17

celebrada el miércoles 27 de junio de 2018

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Proposiciones no de ley:**

- Sobre la mejora de la seguridad vial en la N-634 a su paso por la comarca lucense de A Mariña, zona de desvío del tráfico de la DGT por los cierres de la A-8 debido a problemas de inseguridad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002450) ..... 2
- Sobre la constante actualización de la aplicación de la DGT para teléfonos móviles y tabletas digitales. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003038) ..... 6
- Relativa a implementar cursos específicos para evitar la siniestralidad ciclista y peatonal, tanto para personas infractoras como para profesionales conduciendo en servicios públicos y vehículos con Masa Máxima Autorizada (MMA) de más de 3500 kg. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/003292) ..... 10
- Relativa a la creación de una unidad específica de vialidad invernal en la Dirección General de Tráfico. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001406) ..... 14
- Votaciones ..... 18

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 2

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión.

En primer lugar, quiero comunicarles que el 1.º punto del orden del día se debatirá al final de la Comisión, según hemos hablado antes con los portavoces. Así pues, empezaremos por el 2.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre la mejora de la seguridad vial en la N-634 a su paso por la comarca lucense de A Mariña, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Yo pregunto: ¿está el grupo proponente en condiciones de presentar la iniciativa? **(Pausa)**. ¿Me pueden decir cuáles son las dificultades de los distintos grupos para iniciar esta sesión, que estaba convocada hace casi una hora y todavía estamos en cuadros? **(Un señor diputado: Alexandra ha salido tres minutos y decía que venía ahora.—Rumores)**. Entonces vamos a esperar tres minutos. **(Pausa)**.

En lo sucesivo pediría a los portavoces de los distintos grupos, que es a quien corresponde, que contribuyan a la formalidad de la Comisión. Yo comprendo que la Comisión estaba convocada a las cuatro y que el Pleno se ha prolongado más de las cuatro, también comprendo que la gente puede tener necesidad de comer o lo que fuera, pero, en fin, cuando se convoca una Comisión con un orden del día que hemos negociado en Mesa previamente debemos de ser formales y ajustarnos al horario, porque si no se producen estos desbarajustes y el ponente del grupo no está. Les pido que en las siguientes sesiones este lío que tenemos esta tarde sea una excepción. Así que voy a admitir este cambio como un ajuste, y no como una alteración del orden del día, al ser la última sesión de este periodo de sesiones.

El señor **GALEANO GRACIA**: ¿Se podría esperar cinco minutos? Es que la mayoría de los que faltan estarán en la constitución de las Comisiones.

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar, perdóneme, pero estaba yo en el uso de la palabra, y en segundo lugar, a mí las constituciones no me importan. Los grupos tienen suficientes recursos para constituir las Comisiones y votar. Generalmente, las votaciones están acordadas y por tanto ni siquiera procede a contar las papeletas, porque eso se acuerda antes de empezar la Comisión y es un mero formalismo.

Dicho esto, y con todas estas consideraciones sobre la mesa, he sido flexible en cuanto a la reordenación del orden del día de la Comisión, al igual que voy a ser flexible y voy a dar cinco minutos más para iniciar la Comisión, pero me gustaría que los portavoces fueran conscientes de que necesito su colaboración, porque si no la Comisión se convierte en una reunión de amigos, y para mí tiene más valor que eso.

Vamos a dar una pausa de cinco minutos, por si otros representantes de otros grupos quieren acudir. Falta el ponente del Grupo Socialista y pretendo que esperen para que pueda oír los argumentos que tiene que dar la portavoz del Grupo de Unidos Podemos, para poder ser rebatida en su caso. **(Pausa)**.

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA N-634 A SU PASO POR LA COMARCA LUCENSE DE A MARIÑA, ZONA DE DESVÍO DEL TRÁFICO DE LA DGT POR LOS CIERRES DE LA A-8 DEBIDO A PROBLEMAS DE INSEGURIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002450).**

El señor **PRESIDENTE**: Desde mi grupo parlamentario me acaban de llamar la atención por ser un poco magnánimo y flexible en la espera. Por tanto, lo siento por el Grupo Socialista si todavía no está el ponente, pero vamos a empezar a debatir, ya que hemos modificado el orden del día como hemos hablado anteriormente, el 2.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre la mejora de la seguridad vial en la N-634 a su paso por la comarca lucense de A Mariña, zona de desvío del tráfico de la Dirección General de Tráfico por los cierres de la A-8, debido a problemas de inseguridad vial. Para su defensa tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, doña Alexandra Fernández.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 3

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

Esta iniciativa que presentamos hoy, cuando se inauguró la A-8, se presentaba como una alternativa a todo el sistema de carreteras nacionales. Este tramo en concreto, sobre el que gira la iniciativa, era la alternativa a la N-634 que estaba en un estado bastante lamentable. Sin embargo, no se ha constituido realmente como una alternativa porque esta autovía, en su tramo por esta zona, está cerrada unos treinta y cinco días al año de media, es decir, más de un mes al año. ¿Por qué? Porque se ha construido muy mal, ha habido un error en el trazado, no se ha tenido en cuenta que era una zona con intensas nieblas, cosa que si le hubiesen preguntado a cualquier vecino a la primera de cambio les habría dicho que ni se les ocurriese hacer el trazado por esa zona porque era evidente que había bastante niebla. Sin embargo, no se tuvo en cuenta y ahora tenemos este problema, que por culpa de la niebla está sistemáticamente siendo cerrada.

Aquí me gustaría hacer un inciso que creo que tiene que ver con la seguridad vial porque probablemente una situación como esta, que se tenga que cerrar una autovía de forma sistemática por la niebla porque la infraestructura falla debido a que no se tuvieron en cuenta este tipo de cuestiones, no va a ser ni la primera ni la segunda vez que pase. Habría que hacer también una reflexión para que cuando se haga la redacción de los proyectos se tenga en cuenta no solo los mecanismos para validar o evaluar la respuesta mecánica de la infraestructura, es decir, la parte más relacionada con la orografía, sino también la respuesta a las condiciones ambientales de las infraestructuras. Esto es algo que no se tiene en cuenta y más tarde acaba constituyendo un problema en cuanto a la seguridad vial, o también un problema en cuanto a recursos públicos, ya que como sucede en este caso después tenemos que hacer una nueva inversión para solucionar el problema. Ahora tenemos un problema de seguridad vial más que hay que intentar solucionar, por lo cual habrá que usar grandes recursos públicos.

El tramo del que hablo está situado entre Abadín y Mondoñedo. Son 22 kilómetros muy peligrosos y va a resultar muy costoso, por culpa de ese error de raíz. Las consecuencias llegaron muy pronto. Se inauguró esta autovía en febrero de 2014, pero en julio ya se estaban produciendo accidentes en cadena y en el primer accidente falleció una mujer. Por tanto, la Dirección General de Tráfico lo que hace sistemáticamente es desviar el tráfico por la N-634. Es decir, la autovía no solo no ha sido una alternativa a la carretera N-634, sino que ha empeorado la densidad de tráfico en esta carretera cada vez que se tiene que desviar el tráfico. Somos conscientes también desde En Marea que la solución a este problema de raíz es complejo, pero hay otros países donde suceden este tipo de cuestiones, que tienen problemas con la niebla, y se dan soluciones. Fomento lleva anunciando una solución para este problema desde hace cuatro años. Ha habido una demora en la tramitación para la experimentación de los prototipos antiniebla evidente. Por fin, en marzo de este año se ha publicado en el BOE la licitación del contrato para la compra pública del diseño, la construcción y la experimentación de estos prototipos antiniebla, pero nosotros vemos, al leer los detalles de la licitación, que hay evidencias de que ese dispositivo no estará probado hasta verano de 2019.

Por tanto, con esta proposición no de ley planteamos dos soluciones. Por un lado, proponemos la mejora de la seguridad vial en la N-634 de forma inmediata, ya que va a seguir siendo la única alternativa cada vez que se tenga que cerrar la autovía, y por otro lado, pedimos que se agilice y se concluya cuanto antes la implantación de estos sistemas antiniebla. Para eso lo centramos en dos cuestiones: en primer lugar, que haya una ejecución del cien por cien de la partida presupuestaria para este año, que son 5,4 millones de euros, más los 2 millones de euros para el próximo año, y en segundo lugar, después del seguimiento que hemos hecho por parte de En Marea y al ver que ha habido siempre muchas demoras, creemos que el ministerio, que nunca se ha comprometido a dar unos plazos concretos, debería hacer una concreción de horizontes temporales, garantizando las partidas presupuestarias y una serie de fechas para su puesta en marcha. De esta forma, si se aprobara esta iniciativa, podremos estar seguros de que se va a solucionar pronto este problema.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Entiendo que la defensa que ha hecho ha sido de la enmienda presentada. **(Asentimiento)**. A efectos de los demás grupo les comunico que hay una autoenmienda, que es la que estamos debatiendo.

A continuación pasamos a la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Socialista. Para ello tiene la palabra don Ricardo García Mira.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 4

El señor **GARCÍA MIRA**: Muchas gracias, presidente.

Después de ver esta propuesta, y mirando un poco el historial de iniciativas que se presentaron el año pasado, el Grupo Parlamentario Socialista presentó una iniciativa que fue aprobada en esta Comisión, preocupada precisamente por aumentar la seguridad vial en esta carretera N-634. Desde entonces, y según los informes que consta bajo nuestro control, durante la fase de redacción del estudio informativo y de los proyectos de la autovía A-8, a la que se refirió la ponente, a su paso por Galicia, el Ministerio de Fomento sometió a información oficial y pública los trazados estudiados conforme a la legalidad vigente, seleccionando el trazado finalmente ejecutado como resultado de un análisis de diversos criterios donde se integraron factores de tipo técnico, de tipo ambiental y también de tipo económico. Durante la fase de ejecución de las obras el Ministerio de Fomento contempló la ejecución de medidas encaminadas a minimizar el efecto de la reducción de la visibilidad que ocasionaba la presencia de la niebla, a la que ya han referido, en estos tramos de A-8 entre Mondoñedo y A Xesta. Posteriormente a la entrada en servicio del tramo, el ministerio intensificó esfuerzos para asegurar la seguridad de la circulación mediante la implantación de las medidas antinieblas especiales, que eran adicionales a las que ya existían desde la puesta en servicio, pero que sin duda eran insuficientes y que según nos consta constituyen medidas suficientemente innovadoras que están a la vanguardia de la tecnología, en lo referente a sistemas antiniebla que actualmente se encuentran en el mercado y que son directamente aplicables a carreteras en servicio.

Además, de cara a erradicar de forma definitiva la problemática existente, parece ser que el ministerio ha apostado por el desarrollo de un proyecto de investigación, desarrollo e innovación, con objeto de determinar una solución innovadora, no presente en el mercado actualmente, a través de una estrategia de compra pública innovadora. Durante este proceso de búsqueda de soluciones innovadoras tanto la Dirección General de Tráfico como el ministerio garantizan en todo momento que los usuarios de la vía circulen por este itinerario en condiciones de seguridad. A este respecto se han implementado unas pautas de actuación para la explotación del tráfico, que además permiten implementar de forma rápida y segura el desvío de tráfico desde la A-8 al tramo paralelo de la N-634, cuando se dan estas situaciones de riesgo, estas situaciones de niebla densa y utilizan un sistema de desvío automatizado, que ha desarrollado la propia Dirección General de Tráfico.

Paralelamente a todas esas medidas implantadas en la autovía, también en la carretera N-634 se han ejecutado diversas actuaciones, según nos consta, para mejorar la seguridad vial de la misma en las situaciones en las que resulta necesario desviar el tráfico. En concreto se extendió una nueva capa de rodadura en todo el tramo de la carretera N-634, empleado por el tráfico que es desviado de la A-8, y se han repintado las marcas viales. Todo esto permite concluir que el Ministerio de Fomento y la Dirección General de Tráfico están garantizando en todo momento que los usuarios de la A-8 circulen por este itinerario en unas adecuadas condiciones de seguridad, gracias a las medidas ya implantadas, y que tienen como consecuencia que desde el accidente de 26 de julio de 2014 no se hayan producido accidentes motivados por la presencia de niebla densa en ese tramo.

Por tanto, el Ministerio de Fomento ya finalizó la consulta preliminar del mercado para la búsqueda de soluciones innovadoras, siempre en la búsqueda de proyectos diferentes que den solución a esta problemática de inseguridad. Como consecuencia de ello, veintiséis participantes registraron...

El señor **PRESIDENTE**: Señor García, tiene que terminar.

El señor **GARCÍA MIRA**: Termino ya.

... propuestas conforme al procedimiento establecido. Por tanto, hemos presentado esta enmienda que trata de sustituir a la presentada, en el sentido de instar al Gobierno a continuar trabajando en aras de garantizar que los usuarios de una autovía y de la N-634 circulen con las adecuadas medidas de seguridad, y además, desarrollar esta compra pública precomercial, de acuerdo a los plazos previstos en el pliego, con objeto de seleccionar los prototipos y la tecnología innovadora que sea más conveniente.

Llamamos un poco la atención también al presentador de la iniciativa porque no podemos estar presentando la misma propuesta cuando ya se ha aprobado —parece que estamos en el Día de Marmota: nos levantamos y siempre es el mismo escenario— y cuando además ya se están implementando medidas al respecto.

En principio, vamos a rechazar la iniciativa porque no la encontramos conveniente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 5

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Mira.

A continuación para la defensa de la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Joaquín García Díez.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Gracias, señor presidente.

Yo creo que en el fondo de esta iniciativa deberíamos estar todos de acuerdo, ya que todo lo que sea mejorar el firme de una carretera nacional o poner en marcha prototipos de detección antiniebla es razonable, pero sería mucho más razonable que aquí fuera reconocido que ya se han realizado actuaciones importantes durante todo este tiempo. El portavoz socialista ha recordado algunas ahora en su reciente intervención: una capa de firme, la convocatoria de un concurso para diseñar y elegir el prototipo adecuado, etcétera. No solo eso, yo le añadiría que hay unos Presupuestos Generales del Estado que elaboró el Gobierno de Mariano Rajoy, del Partido Popular, que le han servido al nuevo Gobierno —no elegido en las urnas, sino como consecuencia de una moción de censura— para llevar a cabo estas iniciativas. Esas partidas presupuestarias, que ahora yo voy a recordar, son las que pueden permitir que estas iniciativa u otras similares se puedan llevar a cabo: están los 7 400 000 euros, de los cuales 5,5 millones van en la anualidad de este año para ese prototipo antiniebla, pero además hay partidas de conservación ordinaria en la provincia de Lugo que superan los 9 millones de euros o más de 1 300 000 euros en seguridad vial. Todo eso puede permitir que esta iniciativa, y otras similares, las podamos llevar a cabo, eso sin duda. Es decir, confirmamos que hay un importante trabajo realizado, y no lo digo yo, sino la propia enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, que ya desde una posición de Gobierno insta a este «a continuar trabajando». Supongo que querrá decir que se refiere a continuar el trabajo que ya se venía realizando, o a desarrollar la compra pública, de acuerdo con los plazos del pliego vigente, que es el pliego que había aprobado el Gobierno anterior. Por tanto, en el fondo estamos todos de acuerdo, solo hago esas matizaciones.

Quiero hacer una última matización. En la intervención del grupo proponente En Marea la portavoz ha hablado de la inadecuada elección del trazado y ha dicho que si se le hubiera preguntado a cualquier ciudadano de la zona, cualquiera hubiera dicho que por ahí no debería ir la carretera porque había siempre mucha niebla. Solo quiero hacer una precisión, aunque se inauguró en el año 2014 —cuando gobernaba el Partido Popular— la obra fue diseñada y ese trazado fue elegido en momentos en los que gobernaba en España el Partido Socialista. Digo esto en aras de clarificar un poco las cosas.

Hemos presentado una enmienda, que de todas las que estamos debatiendo es la más clara, que dice realmente lo que a los ciudadanos les gustaría más, que es priorizar dentro de los planes de conservación, de esa partida a la que he hecho referencia, las necesarias y urgentes actuaciones de mejora en esta carretera nacional en el tramo al que estamos refiriéndonos y ejecutar con urgencia la partida presupuestaria prevista en los Presupuestos Generales del Estado, y no como dice la autoenmienda «ejecutar íntegramente la partida de 5,4 millones». Nosotros cuando presupuestamos es para cumplir con los presupuestos, no hace falta pedirlo en una proposición. No sé si es que ahora desconfían del nuevo Gobierno, pero creo que es mucho más razonable nuestra redacción que habla de «ejecutar con urgencia la partida que ya está prevista en los Presupuestos Generales del Estado», que previsiblemente quedarán aprobados definitivamente mañana.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Díez.

A continuación para fijar posición va a intervenir, por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, don Juan.

El señor **MARGALL SASTRE**: Buenas tardes a todos. Lo primero que quiero hacer es saludar a todos los miembros de la Comisión. Soy el nuevo diputado de Esquerra Republicana de Catalunya que sustituye a Teresa Jordà, que se ha ido de consellera del Govern català, como ya saben, y aquí sustituyo a mi compañero Joan Olòriz. Este es mi primer día y, por tanto, estoy viendo cómo funciona todo.

Mi grupo está de acuerdo con la propuesta que ha hecho la ponente, doña Alexandra, y nuestro voto será favorable a su proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, y ya para cerrar el turno de fijación de posiciones, tiene la palabra doña Irene Rivera, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 6

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, presidente.

La N-634 es una vía terrestre que discurre entre el barrio de Rekalde en San Sebastián y Santiago de Compostela a lo largo de toda la costa cantábrica. Esta carretera es de doble sentido y su longitud es de algo más de 730 kilómetros. Por su parte, la autovía A-8 del Cantábrico es una vía terrestre de doble calzada que se extiende a lo largo de la costa del Mar Cantábrico. Ambas vías discurren en paralelo y existen recurrentes problemas en este tramo de la A-8, debidos a la falta de visibilidad ocasionada por la niebla, lo que ocasiona su cierre temporal obligando a desviar el tráfico por la N-634. Se carece de una solución definitiva por parte de la Administración, aunque como parte de las medidas encaminadas a paliar este problema, en marzo de 2018 el Ministerio de Fomento anunció la licitación para el contrato de servicios de investigación y desarrollo para la compra pública precomercial para el diseño, implementación y experimentación con prototipos de tecnología innovadora, relativa a sistemas de protección antiniebla en la A-8, precisamente en la zona que nos ocupa, entre Mondoñedo y A Xesta. Sin embargo, los reiterados cortes de tráfico por la niebla no tendrán una solución efectiva, al menos hasta el año 2020.

La posición del Grupo Ciudadanos es que a la vista de los hechos parece razonable instar al Gobierno a llevar a cabo diversas mejoras en la seguridad vial en este tramo, pero, en cualquier caso, vemos que han autoenmendado su PNL con una enmienda que piden ejecutar íntegramente la partida de 5,4 millones de euros, contemplada en los Presupuestos Generales del Estado para este ejercicio 2018 donde figuran sistemas de protección antiniebla para la A-8. Resulta curioso que pidan que se ejecute íntegramente una partida presupuestaria de unos Presupuestos Generales del Estado que, en primer lugar, no han sido aprobados todavía, y que en segundo lugar, fueron votados dos veces en contra precisamente por el Partido Socialista. Volvemos a recordar también a Podemos, como hacemos cada vez que presentan iniciativas de este tipo en la Comisión de Seguridad Vial, que los Presupuestos Generales del Estado de 2018 fueron presentados por unos y otros votaron en contra, pero ahora son enmendados por unos y son defendidos por otros. Quisiéramos pedir un poco de coherencia en este caso.

Además de esos 8000 millones que conseguimos para otras políticas gracias a Ciudadanos, dentro de estos Presupuestos Generales del Estado hay 1000 millones de euros en inversiones de conservación y de explotación de carreteras, que seguramente afectarán a esta vía y a otras muchas, por lo que pediríamos un poco de coherencia cuando los presupuestos regresen a esta Cámara para que al final consigamos poner en marcha estas iniciativas. Dejemos esta lucha bipartidista de ahora sí me parece bien, ahora me parece mal.

En cualquier caso, desde Ciudadanos vemos bien la iniciativa y votaremos a favor de esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Irene.

Tal y como hemos hablado ya, doy por hecho que el grupo proponente ha aceptado su autoenmienda y que votará, por tanto, en términos de la enmienda aceptada por el propio grupo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Sería posible transaccionar, una vez que se ha hecho una autoenmienda?

El señor **PRESIDENTE**: Si hay enmiendas en juego, sí se puede transaccionar.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias.

### — SOBRE LA CONSTANTE ACTUALIZACIÓN DE LA APLICACIÓN DE LA DGT PARA TELÉFONOS MÓVILES Y TABLETAS DIGITALES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003038).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a debatir el 3.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre la constante actualización de la aplicación de la Dirección General de Tráfico para teléfonos móviles y tabletas digitales, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su presentación tiene la palabra el señor Campos.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Gracias, presidente.

La Dirección General de Tráfico ya contaba con una aplicación, que yo mismo puedo utilizar, que funcionaba e informaba de qué carreteras estaban en perfecto estado y cuáles incluso estaban cerradas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 7

por inclemencias meteorológicas. Pero, de repente, en torno a un año, dejó de actualizarse esa aplicación, con lo cual el elemento que utiliza la gente en mayor medida para acceder a la información que es el teléfono móvil, y en su caso las tabletas digitales, resulta que la Dirección General de Tráfico no ha hecho esa actualización necesaria para sistemas operativos de iOS y de Android. No existe la aplicación para las tabletas y pensamos que hay que crearla, como prueba el temporal que sufrimos hace poco en España. A lo mejor, muchos vehículos no hubieran entrado en esa vía si hubieran tenido la aplicación, si lo hubieran difundido y si hubieran tenido la información al momento de que esa carretera estaba cortada.

Por eso proponemos una serie de medidas que hemos incorporado a través de una transaccional realizada con el Partido Popular y Ciudadanos. Nuestra proposición no de ley insta al Gobierno a actualizar las aplicaciones de forma constante, a que cree esa aplicación de tableta digital, a que se vuelque de forma inmediata toda la información que fuera necesaria para garantizar la seguridad vial y el buen uso de las vías por parte de los usuarios, a que se comparta con las comunidades autónomas información, dado que hay una red de carreteras del Estado cuyo mantenimiento es competencia unas veces de las comunidades autónomas y otras de las diputaciones. Teníamos que tener en cuenta esa variedad de gestores de las diferentes carreteras para que esta aplicación fuera global en todo el territorio español. Además, la Dirección General de Tráfico debe ofrecer a esas administraciones poder usar esas mismas aplicaciones con un desarrollo con imagen corporativa, en su caso, del propio Gobierno autonómico. Incluimos una serie de información, porque creemos que este era el momento oportuno.

Nos pedían los diferentes grupos, por un lado, que se pudiera acceder a otro tipo de información como puntos, vencimiento de carné, etcétera, y lo hemos incorporado —ese era el caso del Partido Popular—, y por otro, nos pedía Ciudadanos que se utilizara esa aplicación para que el usuario pueda recibir mensajes con campañas de sobreconcienciación de no utilización del móvil mientras se conduce. Alguien puede pensar que estoy proponiendo una aplicación para que mientras uno va conduciendo la vea, pero no, porque el conductor puede ir acompañado de una persona o en su defecto hay unos soportes para que el teléfono móvil actúe como GPS. Les digo que la aplicación que tenía el anterior Gobierno no era mala, lo que hizo fue dejar de tener un instrumento bueno, al dejar de actualizarlo. Nosotros pedimos precisamente eso, que se retome ese trabajo e incluso se mejore con alguna propuesta que incluimos.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos.

A continuación para defensa de su enmienda tiene la palabra el señor Clemente, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Abro comillas: «Una herramienta útil y sencilla de ayuda al conductor, que pone especial atención a tu seguridad, con la que podrás guardar tus rutas más utilizadas para conocer las incidencias que existan en la carretera; además de acceder a las cámaras oficiales de tráfico, localización de radares y a la información de tráfico, siempre que lo desees; acceso directo al teléfono de emergencias 112 y aviso sonoro de incidencias graves» —cierro comillas—. Este es el texto que aparece en la página web de la primera aplicación oficial de la Dirección General de Tráfico. Según el vídeo promocional que aparece en la web la aplicación DGT, ya está disponible en las tiendas de aplicaciones de Android y iPhone e insta a descargarla ya de forma gratuita. El problema es que cuando intentas descargarla desde un teléfono con sistema operativo iOS, como el que tienen sus señorías, no se puede, ya que se puede observar que el artículo no está disponible.

Por otra parte, cuando se logra instalar en Android la aplicación las valoraciones del usuario no son del todo positivas. Como se puede ver en los comentarios aparecen palabras como «indignante». Otros comentarios más que pueden leerse son «hay que currárselo más y actualizarla de vez en cuando», «absolutamente mejorable», «no se actualiza ni a la de tres» o «es una castaña». La proposición, como bien ha comentado el ponente, habla de realizar actualizaciones de la aplicación; de crear una aplicación para tableta; de que en esas aplicaciones se vuelque de forma inmediata toda la información que sea de interés para los usuarios; de que se llegue a un acuerdo con las comunidades autónomas y demás administraciones con ese intercambio de información instantánea que pudiera recoger esa aplicación —no sé cómo lo tendrán con su socio de Gobierno nuevo con el tema competencial—, y después se habla de incluir la imagen corporativa y una serie de cosas más.

Desde mi grupo parlamentario consideramos absolutamente fundamental que se proporcione información sobre el estado del tráfico, con el fin de que los ciudadanos puedan establecer la ruta óptima

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 8

de desplazamiento. Tanta es la importancia que como en tantas ocasiones, y quizás por eso mismo, la iniciativa privada se ha sabido anticipar al sector público a la hora de satisfacer la necesidad de los consumidores. Muchas *apps* sociales como Waze, Google Maps, Bing Maps, Social Drive o Vía Michelin ya ofrecen este servicio. Gracias a este tipo de aplicaciones se puede hacer una estimación de los trayectos planificados y análisis del tráfico en tiempo real. Por tanto, se trata de algo que ya existe de hace tiempo y hace exactamente una parte de lo que pide la proposición no de ley, es decir, ya se está usando y además es gratuito. En múltiples ciudades de Europa hay ciertas aplicaciones para *smartphone* permiten establecer rutas óptimas combinando el uso de distintos medios de transporte en tiempo real. Por ello presentamos, debatimos y aprobamos —con la abstención del PP, conviene recordarlo— en la Comisión de Fomento una proposición no de ley en la que se instó al Gobierno a publicar los datos de los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia de todos los núcleos existentes en tiempo real y hacerlos disponibles para aplicaciones en formato *open course*, con el fin de permitir su uso por parte de cualquier desarrollador, siempre con la salvaguarda legal y la confidencialidad necesaria.

Sin embargo, votaremos a favor de la propuesta, ya que pensamos que la información de los usuarios de la red de carreteras referente al estado de la red, la notificación de incidencia o señalización de radares fijos y móviles es algo que puede necesitar ser provisto por la Dirección General de Tráfico, a quien corresponde en cualquier caso por lo menos garantizar que su *app* funciona correctamente. **(Rumores).**

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, un momento.

Doña Alexandra, por favor. Ya sé que está transaccionando, pero está molestando al ponente.

Continúe, señor Clemente.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Gracias, señor presidente.

Como ha dicho antes el ponente se ha llegado una transaccional y se ha incluido nuestra enmienda, cosa que agradecemos. No obstante, conviene recordar que la conducción distraída o desatendida está detrás del 25% de los accidentes y del 31% de los fallecidos, según las principales cifras de siniestralidad vial del año 2016. Según la AAA Foundation for Traffic Safety, la Asociación Americana de Automovilismo, usar el móvil para mandar mensajes implica las tres formas de distracción existente: la distracción visual mientras los ojos van leyendo en la pantalla, la distracción cognitiva ya que la gente está ocupada elaborando el mensaje y la distracción manual porque los dedos van tecleando las letras o botones. Es decir, son acciones que multiplican por veintitrés la posibilidad de accidente. El último informe sobre hábito de conducción realizado por AXA y Ponle Freno señalaba que el 25% de los encuestados reconoce que habla por teléfono sin utilizar el dispositivo de manos libres y un 18% confiesa...

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Me queda un renglón.

... que responde a mensajes mientras conduce. De ahí la importancia y que hayamos presentado esta enmienda. En cualquier caso, agradeceremos que se lleve a cabo tal proposición y ahora que son Gobierno que insten a su Gobierno con vehemencia.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Clemente.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Candón tiene la palabra.

El señor **CANDÓN ADÁN**: Gracias señor presidente.

Conseguir una movilidad más segura para todos los usuarios de la carretera, con especial atención a los más vulnerables, como los ciclistas y los peatones, es y siempre ha sido —y así lo ha demostrado— el objetivo perseguido por el Partido Popular. El fin es concienciar a los usuarios de la vía de extremar la precaución con los vehículos más vulnerables, como son las motocicletas y las bicicletas, respetar las normas de circulación y ayudar a reducir la siniestralidad en la carretera. El Gobierno del Partido Popular lanzó en 2015 desde la Dirección General de Tráfico el Comodity, una aplicación que conecta a usuarios de vehículos, ciclistas y peatones en foros, es decir, usuarios activos informan libremente sobre posibles controles policiales, tiempo real del tráfico en ruta, etcétera. La DGT lanzó en 2015 su propia *app* para conectar a conductores y usuarios de las vías con el objetivo de que pudieran estar informados al momento

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 9

de cualquier particularidad que pudiera suceder en cualquier tramo. Es cierto que es mejorable, aunque el portavoz del Partido Socialista ha reconocido que la aplicación no era mala.

Sin embargo, no debemos olvidar que la Dirección General de Tráfico presentó hace unos meses un nuevo modelo de gestión de la movilidad, basado en la plataforma tecnológica DGT 3.0. El objetivo, a grandes rasgos, es lograr la movilidad más inteligente, llevar a cabo importantes mejoras en la gestión del tráfico y la seguridad vial. La Dirección General de Tráfico invertirá cerca de 4,5 millones de euros en la implementación de este plan, que permitirá reducir el riesgo de accidentes en las carreteras. Se pretende reducir al mínimo los accidentes provocados por los errores, despistes o distracciones de los conductores y, a su vez, conectar e interactuar con los usuarios que conforman el ecosistema vial. La DGT 3.0 es la plataforma tecnológica que hará posible concentrar en la Dirección General de Tráfico toda la información que los conductores y proveedores de información quieran comunicar de manera anónima voluntariamente. Con el Gobierno del Partido Popular España es pionera en la interpretación de las posibilidades que las tecnologías ofrecen en el marco del vehículo conectado, pues la DGT 3.0 será la primera plataforma en ofrecer respuestas a situaciones relativas a seguridad vial, con una incidencia directa y positiva en el conductor.

Nosotros hemos presentado una pequeña enmienda a esta proposición no de ley, que ha sido aceptada, para hacerla más ambiciosa. Fue registrada el 27 de febrero de 2018, pero, las vueltas que da la vida: hoy les tocará a ustedes hacer cumplir todo lo que pedían en aquel momento, lo que seguramente que con este nuevo Gobierno será una realidad, así que esperamos que el Gobierno actual, a pesar de que tenga que poner su foco de prioridades en devolver los favores a sus socios de la moción, también tenga a los usuarios de la red viaria como prioridad.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Candón.

A continuación, para fijar posición intervendrá el señor Margall, del Grupo de Esquerra Republicana.

El señor **MARGALL SASTRE**: Estamos de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para concluir la fijación de posición, tiene la palabra el señor Mena, del Grupo de Podemos.

El señor **MENA ARCA**: Gracias presidente.

Desde Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea entendemos que la comunicación es un elemento fundamental en la gestión del tráfico, y en este caso el uso de las tecnologías también tiene que ser una de las prioridades de la Dirección General de Tráfico, porque con estas nuevas tecnologías se puede mejorar la vida de la gente en cuanto a la gestión del tiempo privado, pero, sobre todo, garantizar la seguridad de los conductores. Y nos gustaría que se tuviera en cuenta establecer cualquier tipo de medidas por parte del Gobierno para evitar lo que se llama la brecha digital, es decir, que aquella parte de la población que por motivos económicos o geográficos no pueda tener acceso a las nuevas tecnologías, a los smartphones o teléfonos inteligentes también tengan todo este tipo de información a su servicio, porque entendemos que son elementos que pueden solventar la movilidad, ya sea con respecto a incidencias sobrevenidas, como las que hemos vivido recientemente con la nefasta gestión del Partido Popular en el Gobierno, o incidencias programadas, como las operaciones de salida, de las que una aplicación de este tipo también nos podría dar todo tipo de información. Eso sí, si se apuesta por este tipo de plataformas, se tienen que mantener y se tienen que tener actualizadas, para que sean un elemento de referencia para el conjunto de los y las usuarias.

Y para acabar, me gustaría decir que aceptamos las enmiendas presentadas, especialmente la de Ciudadanos, porque es verdad que la falta de atención es uno de los elementos principales en los accidentes de tráfico. Creo que se puede aprovechar esta aplicación para cambiar la cultura que tenemos, garantizando que la tecnología es un aliado para la vida de la gente, y no tiene por qué ser un enemigo. Por lo tanto, daremos apoyo a esta proposición no de ley y también a las enmiendas incorporadas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Mena.

Entiendo, por tanto, que hay una transacción trabajándose.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Lo tiene el letrado, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 10

- **RELATIVA A IMPLEMENTAR CURSOS ESPECÍFICOS PARA EVITAR LA SINIESTRALIDAD CICLISTA Y PEATONAL, TANTO PARA PERSONAS INFRACTORAS COMO PARA PROFESIONALES CONDUCIENDO EN SERVICIOS PÚBLICOS Y VEHÍCULOS CON MASA MÁXIMA AUTORIZADA (MMA) DE MÁS DE 3500 KG. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/003292).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley que figura con el número 4 en el orden del día, que es aquella relativa a implementar cursos específicos para evitar siniestralidad de ciclistas y peatonal, tanto para personas infractoras como para profesionales conduciendo en servicios públicos y vehículos con masa máxima autorizada de más de 3500 kilos.

Para la presentación de la iniciativa, que corresponde al Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Carracedo.

El señor **CARRACEDO VERDE**: Muchas gracias, presidente.

He de agradecer al Grupo Popular el hecho que hoy presentemos esta iniciativa, porque nace y es ideada a partir de la negativa del Partido Popular a incluir una enmienda hace dos sesiones en esta Comisión, cuando, ante la petición de que una serie de cursos se implementaran dentro de la DGT, nosotros propusimos también que hubiera algún tipo de curso dirigido a aquellas personas que tuvieran accidentes con ciclistas o con peatones y no fue aceptada, porque a partir de ahí empezamos a pensar en una iniciativa, que es la que hoy nos trae aquí.

Que la bicicleta pacifica el tráfico es objeto de consenso entre todos los expertos. Por pacificación nos referimos a que lo calma, lo hace más tranquilo, más fluido y menos agresivo, en definitiva a que acaba disminuyendo la cantidad de accidentes. Que la bicicleta, además, es saludable para las personas que la usan y para el ambiente y la calidad de las ciudades, también. Cuando se habla de seguridad vial y de la siniestralidad, pocas veces nos referimos a aquellas muertes que tienen que ver con la contaminación tanto acústica como atmosférica producida por los coches, y en ese sentido las bicicletas son una ventaja.

La proposición que traemos aquí tiene tres puntos que son muy sencillos. Instamos a la DGT a que incorpore una serie de medidas ante el número de accidentes que últimamente estamos viendo aumentar en nuestras ciudades con las bicicletas.

La primera medida es crear e impulsar un programa especial de la DGT dirigido a esas personas que se hayan visto involucradas en siniestros con personas, peatones o ciclistas con resultado de heridas graves o fallecimientos para que puedan entender mejor en qué consiste la movilidad desde el punto de vista del peatón o del ciclista.

La segunda ha sido ampliamente sondeada no sólo con colectivos de ciclistas y peatones, sino también con los profesionales de la conducción, en este caso el taxi. Instamos a la DGT a que cree un curso de concienciación sobre el riesgo inducido a ciclistas mediante prácticas reales del uso de bicicleta en el entorno urbano para aquellas personas que quieran obtener licencias de prestación de servicios públicos, ya sean autobuses, taxis o servicios de emergencia, así como vehículos pesados de más de 3500 kilos, que son una de las grandes amenazas para los ciclistas en el entorno urbano.

Y, por último —aunque es de cajón, ya que estamos también es interesante plantearlo—, proponemos que este tipo de cursos de concienciación estuvieran a cargo y fueran impartidos preferentemente por entidades expertas en el uso de la bicicleta en la ciudad y que tengan un conocimiento de la casuística de los siniestros con ciclistas a partir de la experiencia. Este tipo de entidades y asociaciones ya tienen convenios en marcha con varios ayuntamientos de este país y creemos que sería una práctica interesante que se extendiera a estas medidas que estamos proponiendo a la DGT.

Al mismo tiempo, antes de que se defienda la enmienda que plantea el Grupo Ciudadanos, muy loable, en la que se quiere cambiar el contenido de esta PNL en referencia al apoyo al Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta, quiero decir que estamos absolutamente de acuerdo en la intención, pero no en el método. Como ya ha sucedido en esta propia Comisión tanto en la legislatura corta como después, cuando se han aprobado numerosas PNL sobre este tema, estamos de acuerdo con que se presente a la mayor brevedad un plan de seguridad vial para el periodo 2018-2020 —confiamos que el Gobierno lo haga—, y esperamos también que tengan un plan de medidas contra la siniestralidad. Pero entendemos que eso merece, si lo considera oportuno el Grupo Ciudadanos, una PNL propia, y no que camuflen como una mejora técnica lo que es una sustitución. Ahora nos contarán por qué es válida, pero, en principio, entiendo que la PNL presentada es muy clara: tiene como objetivo iniciar una serie de cursos en la DGT

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 11

dirigidos a reducir el número de accidentes de ciclistas y peatones, que se ha visto aumentado en los últimos años en España, posiblemente también como producto lateral del uso creciente de las bicicletas. Entendemos que merece una protección y una atención especial por parte del Congreso, para evitar este tipo de problemas, y estas medidas entendemos que van en esta línea. Encantados de recibir cualquier otro tipo de enmienda que mejorara las propuestas técnicas objeto de la enmienda, pero no una que acaba sustituyéndola por otra cuestión diferente, que no viene al caso.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para defensa de la enmienda, por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra la señora Julià.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Gracias, presidente.

Coincidimos con Podemos en que la bicicleta no es un medio de desplazamiento más, sino un vehículo que cumple una función social, en cuanto que favorece una ciudad sostenible en todos los aspectos, tanto medio ambientales, como de salud, económicos y de sostenibilidad. El *Barómetro de la bicicleta* ha puesto de manifiesto un significativo crecimiento del uso de este vehículo en los últimos cuatro años. Su bajo precio, la facilidad de uso, la agilidad y la idoneidad para todas las edades, además de sus beneficios para la salud hacen que instituciones como la Comisión Europea recomienden el uso de la bicicleta como medio de transporte.

La Dirección General de Tráfico contabilizó en 2017 un total de 3856 accidentes en los que estuvo implicada una bicicleta. Según el balance anual de siniestralidad vial, durante el año pasado aumentaron los fallecidos con bicicleta en vías interurbanas. Un total de 44 ciclistas han perdido la vida en estas vías, 11 más que en 2016, lo que supone un aumento del 33%. De los 44 fallecidos, 8 no llevaban casco, pese a ser obligatorio. Por desgracia, las provincias de donde vengo y que mejor conozco, Alicante y Castellón, entre algunas otras, son las que más víctimas han registrado en sus carreteras, con 4 ciclistas fallecidos en cada una, seguidas de Valencia y Madrid con 3. Por desgracia, Castellón lidera el *ranking* de los accidentes con bicicletas implicadas, con 422 siniestros, junto a Baleares, con 330 y Sevilla con 316.

No nos parece bien esta PNL, y, por tanto, hicimos una enmienda que la mejora bastante técnicamente, porque desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos consideramos fundamental la concienciación, especialmente para personas que se hayan visto involucradas en siniestros con peatones o ciclistas. Sin embargo, pensamos que la propuesta de Podemos que acaba de defender nuestro compañero es errónea en sus términos. En primer lugar, sí existen sanciones tanto en vía administrativa como penal para sancionar o condenar de forma contundente las acciones que afecten a los peatones y a los ciclistas, sin perjuicio de que la legislación sea mejorable, y me refiero a la propuesta aún en estudio sobre el cambio en el Código Penal en cuanto a abandono y falta de auxilio, por ejemplo. Por otra parte, en la actualidad existe suficiente formación tanto para los conductores infractores, en general, como para los conductores profesionales. Por un lado, existe un curso de sensibilización y reeducación vial al que tienen que asistir todos los conductores infractores en el caso de pérdida de puntos o del permiso de conducir, y, por otra parte, los conductores profesionales de vehículos de más de 3,5 toneladas o de autobuses deben realizar una formación inicial de 140 horas y posteriormente seguir una formación continua de 35 horas cada cinco años, tal como establece el Real Decreto de 2007. Con dicha formación se instruye a estos conductores en prevención de accidentes con los grupos de riesgo, de modo que en la actualidad son los que más formación reciben, no sólo al inicio, sino a lo largo de toda su vida profesional. Por tanto, por lo explicado sobre los dos primeros puntos que ustedes han planteado, a lo mejor haría falta revisar los permisos, pero la formación ya existe y se está aplicando. Además, en la actualidad no hay un permiso específico —cuestión a la que se alude en esta PNL— que habilite la conducción de vehículos de servicio público hasta 3,5 toneladas, siendo suficiente el permiso B. En cualquier caso, existe un programa de formación en el que se incluye de forma especial la prevención de accidentes con los grupos de riesgo, en general, y con los ciclistas, en particular, con preguntas al respecto para la superación de la prueba teórica.

Sin embargo, al margen de las evidentes deficiencias técnicas que presenta esta PNL y en que ha incurrido el grupo proponente, nos ha sorprendido particularmente la urgencia de tener que crear cursos obligatorios, así como que sean impartidos por entidades concretas y externas a la DGT, y no podemos obviar las numerosas noticias que últimamente han salido en prensa referidas a la concesión de subvenciones a asociaciones afines por parte de los llamados Gobiernos del cambio desde las pasadas elecciones municipales. No queremos ser malpensados ni entendemos que va en ninguna línea esta PNL,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 12

pero la propuesta nos evoca a una estructura económica autónoma que permita acoger a una buena parte de los cuadros militantes que hoy se están dedicando a los trabajos institucionales y no saben dónde refugiarse cuando el Gobierno cambie y pasen a ser adversarios, como en algunas declaraciones ha dicho su compañero Errejón.

El pasado 3 de enero, en la presentación del balance anual de siniestralidad vial para 2017, el director general de Tráfico, el señor Gregorio Serrano...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Julià, concluya, por favor.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Sí, ya termino.

... anunció los diversos proyectos que la DGT tenía previsto llevar a cabo en el 2018 y que en esta Comisión hemos debatido y apoyado. Entre ellos, se enumeraron una serie de reformas que todavía no se han llevado a cabo pero que contarían con nuestro apoyo. De ahí nuestra enmienda, que sustituye las ocurrencias de Podemos por medidas reales. Por eso, pedimos que se consideren el Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta, la Estrategia de Seguridad Vial 2018-2020 y el Plan de Medidas contra la Siniestralidad de Vulnerables, esa es la justificación de nuestra enmienda. No vamos a votar en contra, porque no nos parece mal, pero, desde luego, a favor con estas deficiencias técnicas, tampoco.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Julià.

Para fijación de posición, por el Grupo de Esquerra Republicana tiene la palabra el señor Margall.

El señor **MARGALL SASTRE**: Gracias, gracias presidente.

Nosotros, como no somos malpensados, vamos a votar a favor de la proposición no de ley de los compañeros de Unidos Podemos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación tiene la palabra el señor Urquiza, por el Grupo Socialista para fijar posición.

El señor **URQUIZU SANCHO**: Muchas gracias, señor presidente.

Antes de entrar en la proposición no de ley, diré que estoy sorprendido con la última intervención, porque los compañeros del Grupo Parlamentario Ciudadanos, para intentar representar el mundo liberal, hay que ver lo poco que creen en la sociedad. Si algo hacen los de la corriente liberal a veces es creer más en la sociedad que en el Estado. No creo que la sociedad sea una forma de colocarse en ningún sitio, sino más bien una forma de organizarse, asociarse e intentar cambiar las cosas, no sólo desde lo público, sino también desde lo que significan las organizaciones sociales.

La verdad es que celebramos esta proposición no de ley, y siempre las celebramos porque todo lo que tiene que ver con el mundo de la bicicleta en seguridad vial creemos que es fundamental. Estamos hablando del grupo más débil de los diferentes vehículos, con el que más riesgos corren los ciudadanos, y por eso toda iniciativa orientada a protegerles creemos que es fundamental en esta Comisión. Además es una proposición no de ley donde se presentan muchísimos datos. Es verdad que se mezclan algunas cuestiones, como las medioambientales junto con las de seguridad vial, y eso hubiese merecido una exposición algo más larga y que no tiene que ver con esta Comisión, pero es muy detallada en lo que tiene que ver con la siniestralidad, la hospitalización, los accidentes de tráfico en el mundo de la bicicleta.

También compartimos las medidas. Creo que pone énfasis en tres elementos importantes, en primer lugar, en la educación. Es importante penalizar a aquellos que no cumplen las normas, pero también es verdad que antes de que se incumplan es mejor educar. También es importante que se involucre a las víctimas de accidentes, porque ellos pueden ser un ejemplo y pueden generar empatía en muchos ciudadanos que pudieran estar recibiendo estos cursos, porque involucrar a aquellos que han pasado por una situación traumática puede hacer que los conductores de otros vehículos reflexionen mucho más sobre el peligro que implica ir en bicicleta. Y nos satisface que involucren a asociaciones. Cualquiera que haya trabajado en la sociedad civil sabe lo importante que es que la sociedad comparta las medidas que se aprueban. Involucrarles en estos aspectos hace que estas medidas resulten más satisfactorias, sean mejor aceptadas por la sociedad y, por tanto, más duraderas a medio y largo plazo.

Finalmente, no me gustaría acabar mi intervención sin poner en valor lo que ya se ha hecho, es decir, es verdad que la siniestralidad ha aumentado, pero también lo es que desde 2005 disfrutamos del carné por puntos, que siempre ha conllevado unos cursos de educación para los conductores, unos cursos que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 13

constan de dieciséis temas, muy extensos, y, en concreto, en alguno de ellos, como el quinto, se habla incluso de los grupos de riesgo. Esos elementos de educación y socialización en referencia a la necesidad de que los conductores sean conscientes de lo que implica llevar un vehículo es algo que se viene tratando en este país desde hace bastante tiempo. Por lo tanto, estando contentos con las medidas que se proponen, también es verdad que muchas de estas cosas se vienen haciendo en nuestro país desde hace más de trece años. Son cursos donde participan expertos cualificados del ministerio, psicólogos, víctimas, es decir, son bastante completos y van en la línea de la proposición no de ley que nos trae el Grupo Parlamentario de Podemos.

En definitiva, nosotros vamos a apoyar la iniciativa. Nos satisface que siempre haya esa preocupación en esta Comisión por los ciclistas, porque, como decía al principio de mi intervención, es el grupo más débil. Nos satisface mucho que se ponga énfasis en la educación de la ciudadanía, para que cambiemos nuestra sociedad también desde el punto de vista de los valores y la concienciación social.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urquizu.

Para terminar el debate de esta proposición no de ley, tiene la palabra por el Grupo Popular el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Cuando hemos estado en el Gobierno, el Grupo Parlamentario Popular no ha sido dudoso ni sospechoso de no potenciar el uso de la bicicleta, pero, desde luego, dentro de un marco estricto de seguridad. Ello se manifiesta en multiplicidad de actuaciones que ha tenido el Gobierno del Partido Popular desde que llegó al ejercicio del poder. Empiezo por recordar esas quince medidas que mencionó el ministro Zoido sobre protección y seguridad vial, así como la revisión de la Estrategia de Seguridad Vial, la que iba hasta 2020 y sobre la que ya se habían iniciado algunas actuaciones para modificarla en cuestiones de seguridad vial, fundamentalmente para los ciclistas, y teníamos preparada la estrategia desde el año 2020 al 2030. Quiero recordar que en España el índice de fallecidos entre ciclistas se sitúa en el 1,6 por cada millón de habitantes, mientras que en Europa es 4,2. También propusimos la reforma integral de la Ley de seguridad vial y del Reglamento de circulación de vehículos. Igualmente, en plena conexión con los ayuntamientos y dado que el 74% de los accidentes se producen en términos municipales, estábamos preparando la redacción de una ordenanza tipo, porque algunos ayuntamientos tenían dificultad para elaborarla. También estábamos trabajando con el Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta, con todas las personas que tienen algo que decir y las asociaciones del mundo de la bicicleta, sin olvidar las instrucciones de regulación y control que se dieron a la Guardia Civil y las campañas publicitarias, como «Almas ciclistas», y una cosa muy bonita dentro de la Vuelta Ciclista a España, lo que se llamaba la Vuelta Junior. Medidas cumbres que estableció el Gobierno del Partido Popular fueron las rutas ciclistas protegidas, 140 para toda España, en las que todos ustedes saben que se produce una especial vigilancia por parte de la Guardia Civil y helicópteros de las policías locales, y me consta que no ha habido ningún fallecimiento en ninguna de estas vías ciclistas protegidas. Y medida estrella fue también el inicio de la modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y la sanción del abandono del lugar del accidente, hoy en día en la Comisión de Justicia, con competencia legislativa plena, pendiente del informe. Como ven, el Gobierno del Partido Popular ha puesto en el eje de su actuación la seguridad de los ciclistas y otras personas que también transitan, porque, en definitiva, la seguridad vial es tranquilidad para todo el mundo.

Nosotros no vamos a apoyar esta proposición no de ley, primero, porque entendemos que tratar de involucrar a las personas causantes de accidentes con ciclistas es volverlas a criminalizar. Desde luego, la persona que haya causado un accidente a un ciclista bajo el efecto de drogas o alcohol ya tiene su sanción penal y administrativa, y además tiene que recuperar los puntos, y en esos cursos es donde fundamentalmente se desarrollan todos los detalles que se piden en el *petitum* de esta proposición no de ley. Y con respecto al segundo punto, tampoco lo aceptamos porque, *a sensu contrario*, llevando la cosa al absurdo, por qué no instar también a los ciclistas a utilizar los camiones y los taxis, para que se sensibilicen de que ellos también existen. Eso es llevarlo al absurdo, cosa que nosotros no hacemos. Dejemos a los técnicos de la DGT que tanto en las pruebas objetivas como en los cursos establezcan las medidas oportunas de seguridad vial para los que vayan a sacar las licencias respectivas de los vehículos y que la gente esté concienciada. Y, por supuesto, en cuanto al tercer punto, nosotros hablamos claro y no vamos a apoyar esta PNL, porque entendemos que, de darse esos cursos, se tendrían que impartir por

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 14

personas especializadas, y lo llevo al terreno de los técnicos de la DGT. Insisto, no vamos a votar que sí, vamos a votar que no, porque entendemos que está fuera de lugar y la consideramos no apropiada para la defensa de los ciclistas, cosa que sí ha hecho el Gobierno del Partido Popular, y, desde luego, somos claros en la posición que mantenemos diciendo no a esta proposición no de ley.

Gracias, presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.

De la intervención del señor Carracedo he entendido que no va a aceptar la enmienda y que, por tanto, la proposición no de ley se vota en sus términos.

El señor **CARRACEDO VERDE**: Correcto.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

### — RELATIVA A LA CREACIÓN DE UNA UNIDAD ESPECÍFICA DE VIALIDAD INVERNAL EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001406).

El señor **PRESIDENTE**: Por último, pasamos al debate de aquella que figuraba la primera en el orden del día, que es la proposición no de ley relativa a la creación de la unidad específica de vialidad invernal en la Dirección General de Tráfico, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Ciudadanos, y para su defensa tiene la palabra la señora doña Irene Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, presidente, y, en particular, por haber cambiado el orden del día, y al resto de componentes de la Comisión por aceptarlo.

Hablar de vialidad invernal cuando estamos entrando en verano puede ser sorprendente, pero lo cierto es que muchas veces lo que nos ocurre, especialmente en los últimos años, es que nos pilla el toro, porque, en realidad, no estamos preparados para una eventualidad que, sin embargo, es algo tan común como que en invierno nieva. A veces no somos conscientes de que posiblemente vaya a suceder en el próximo invierno. Quizás por eso creo que es el momento, por eso y porque también hemos tenido un cambio de Gobierno. Por eso quiero poner sobre la mesa este problema con suficiente antelación, nada menos que seis meses antes, para que se ponga en marcha esta unidad específica de vialidad invernal en la Dirección General de Tráfico. Y hago hincapié en ello porque, como decía, nos hemos encontrado con situaciones —sin ir más lejos, el año pasado— en que no se aplicó absolutamente ningún protocolo y fue caótico. Pero, desde luego, también había pasado antes, como en el año 2008, con Gobierno socialista, porque las nevadas no entienden de gobiernos, y, efectivamente, entonces también se produjo un colapso importante en la autopista que une Asturias y León.

En aquel momento, en el año 2008 el Gobierno sí se planteó que había que hacer algo, y, efectivamente, aparecen titulares en las noticias como el siguiente: «El Gobierno refuerza los protocolos para afrontar las nevadas en las carreteras». **(Muestra un artículo de prensa)**. A raíz de eso se creó un protocolo, este que tienen aquí, que es del año 2009 **(muestra un documento)**, de coordinación de actuaciones de los órganos de la Administración General del Estado ante nevadas y otras situaciones meteorológicas extremas que puedan afectar a la red de carreteras del Estado. Está claro que el Gobierno del Partido Popular no conocía ese protocolo, porque el año pasado pretendió crear el plan Zoido, para evitar los colapsos ante las nevadas, pero existía ya desde el año 2009. ¿Qué quiero decir con todo esto? Que es un tema totalmente abandonado por los distintos Gobiernos, tanto del Partido Socialista como del Partido Popular. Y aprovecho para recordar al nuevo Gobierno que tienen un plan —espero que esta vez sí que lo sepan—, que incluso se creó en la época en que eran Gobierno, y, sobre todo, para hacer hincapié en una cuestión importante, y es que este plan es básicamente de coordinación, por lo que Ciudadanos considera que, sinceramente, se queda corto. Este protocolo establece que se trata de fortalecer los sistemas de coordinación entre los órganos de la Administración General del Estado en el desarrollo de funciones dirigidas a asegurar la vialidad en la red de carreteras del Estado en caso de ocurrencia de nevadas y otros fenómenos meteorológicos extremos, establece las previsiones de coordinación —insisto en la palabra— de los órganos centrales implicados y los criterios a tener en cuenta por los protocolos específicos correspondientes a delegaciones y subdelegaciones de Gobierno.

Creo que tenemos que dar un paso más allá. Por eso invito al nuevo Gobierno a que actualice el protocolo que se creó en 2009, que incluye precisamente lo que proponemos en esta proposición no de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 15

ley, que es básicamente crear esta unidad específica de vialidad invernal que sea dependiente de la Dirección General de Tráfico y que gestione —esto es importantísimo— todos los recursos disponibles en caso de activación del protocolo de emergencia y con capacidad para desplazar recursos, independientemente de la titularidad de la vía. Eso es básico, absolutamente básico.

Para hacer eso es necesario que el Gobierno se ponga a trabajar ya en crear los convenios de colaboración necesarios entre esta unidad específica, una vez que se cree, y las diecisiete comunidades autónomas y, por supuesto, las treinta y ocho diputaciones provinciales que también tienen titularidad sobre ciertas vías que en muchos casos también se colapsan en invierno. ¿Cuál sería la forma más solidaria de hacer esto? Pues a través de un sistema informático basado en inteligencia artificial. ¿Por qué? Porque será el propio sistema el que gestione las reglas acordadas en los convenios de colaboración anteriormente citados y el que asigne los recursos de vialidad invernal allí donde surja la emergencia de manera solidaria entre todas las comunidades autónomas, entre las diputaciones y, por supuesto, entre el Ministerio de Fomento y el Estado. A veces hay que tomar decisiones y esta es una decisión estratégica que invito, sin duda, a que la tome el Gobierno. Tiene tiempo, hay seis meses por delante. No me gustaría estar recordando esta proposición no de ley, que estamos presentando en la Comisión de Seguridad Vial, en el Pleno del Congreso cuando lleguen las primeras nevadas de finales de 2018 o principios de 2019.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Irene.

Para la defensa de la enmienda, que ha presentado el Grupo de Unidos Podemos, tiene la palabra don Jorge Luis.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, señor presidente.

Nuestra enmienda va en el mismo sentido que la propia proposición porque el fuego se apaga antes de que lleguen las llamas, es decir, antes de que llegue el invierno y cuando no existe la crisis, que es cuando se recogen las experiencias que ha habido en cuanto a la vialidad invernal y los fracasos que hemos ido cosechando. En la comparecencia del propio ministro y el director general de Tráfico, cuando ocurrió el último incidente que tuvimos en la AP-6, la argumentación o la justificación que se daba fue la falta de coordinación con la propia adjudicataria de la concesión Iberpistas en aquel momento. Como fruto de aquellas comparecencias nuestro grupo presentó en el Pleno una proposición no de ley que fue aprobada, planteando la recuperación de las concesiones entre 2018 y 2021 correspondientes a la AP-7, la AP-4, la AP-2 y la AP-1. Estas eran las concesiones que progresivamente iban a caducar y, por tanto, no tenía coste —era rentable, a coste cero— recuperar esas concesiones para su explotación desde lo público. Con esto quiero decir que la proposición original, aunque se hace buena y mucha referencia a la coordinación entre las treinta y ocho diputaciones provinciales, el Estado y las diecisiete comunidades autónomas, se olvida de las concesiones privadas.

Por eso, nuestro grupo ha presentado una enmienda que trata precisamente de que esas concesiones sean revisadas periódicamente y con tiempo suficiente para llevar a cabo las medidas correctoras oportunas y, en su caso, los planes operativos de vialidad invernal suscritos entre estas concesionarias y la Administración. El objeto es el mismo, pero al final lo que estamos viendo es que no siempre es cierto aquello de que desde lo privado se gestiona mejor. De hecho, lo hemos visto este mismo invierno y el relato que podemos sacar de todo esto es que debemos apagar ese fuego, antes de que lleguen las llamas. Por eso proponemos esta proposición no de ley, confiando en que no solo con inteligencia artificial, que es lo que se dice en la proposición, se pueden hacer mejor las cosas, sino creyendo que es posible que aquí la inteligencia colectiva pueda definir un sistema en el que podamos anticipar y prever los problemas que va a haber en el futuro. **(El señor vicepresidente, Urquizu Sancho, ocupa la Presidencia).**

Con esta enmienda de adición podremos mejorar esta proposición y esperamos que el próximo invierno nadie se quede tirado en la carretera.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Urquizu Sancho): Muchas gracias.

A continuación tiene la palabra para fijar posición, por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, don Joan Margall.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 16

El señor **MARGALL SASTRE**: Nos parece muy interesante esta proposición no de ley y nos parece loable la intención del Grupo Parlamentario Ciudadanos, pero nosotros nos vamos a abstener porque las competencias sobre este tema en el caso de la Generalitat de Catalunya están transferidas precisamente al Gobierno catalán. Nos parece que los Mossos d'Esquadra y la Dirección General de Tráfico de la Generalitat están haciendo un trabajo muy bueno en este sentido, con muchos protocolos que se actualizan, debido a todas las incidencias de muchos años. Por tanto, si esta iniciativa prosperase podría acabar invadiendo competencias de la Generalitat de Catalunya. Precisamente, hemos tenido un par de episodios de nieve, de viento y de lluvia que han colapsado parte del centro del país y también parte del litoral, pero con la intervención de la Generalitat de Catalunya y los Mossos d'Esquadra, así como con la prevención de la dirección general, se han podido solventar sin muchos problemas en las carreteras. Por tanto, mi grupo se va a abstener.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Urquiza Sancho): Muchas gracias, señor Margall.  
Por el Grupo Parlamentario Socialista, para fijar posición, tiene la palabra el señor Galeano.

El señor **GALEANO GRACIA**: Gracias, presidente.

Señorías, en primer lugar, quiero agradecer la presentación de esta iniciativa por parte de Ciudadanos. En el marco de un verano que se nos ha hace ya bastante duro en la ciudad de Madrid adentrarnos con esta iniciativa en un escenario invernal con postales nevadas, y este aire que nos baja por aquí arriba, casi agradecemos el efecto placebo de esta proposición no de ley, señoría. Pero al margen de esta vis cómica estamos hablando de una proposición no de ley registrada hace año y medio, de modo que es obvio lógicamente que la responsabilidad en la gestión de los mismos hechos que aquí se describen en la iniciativa son de quien son, del anterior Gobierno; esto es obvio. Algunos de los episodios vividos, no solo ya en la fecha que aparece en la proposición sino en el último año y medio, como ha dicho algún otro portavoz, son hechos que han tenido una controvertida gestión de la Dirección General de Tráfico, del propio Ministerio del Interior y que fueron objeto de reproche por parte de los grupos políticos, también del sector de los profesionales y de los propios conductores. Desde luego nosotros, el Grupo Socialista, fuimos los primeros en criticar estas actuaciones, descalificamos algunos de los comentarios emitidos por los principales portavoces de la materia del Gobierno y consideramos necesario en su momento rectificar algunos de los modos de proceder en estas crisis invernales. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

En definitiva, no pueden ser nuestros ciudadanos los grandes perjudicados de las deficiencias en los medios empleados cada vez que un temporal azota nuestra geografía o, en su caso, como ha dicho algún portavoz, por deficiencia en los protocolos seguidos. No obstante, no acabamos de ver clara la petición concreta de esa creación de una unidad específica de vialidad invernal y no creemos que la solución pase exactamente por ahí. Señorías, la propia proposición no de ley en su párrafo tercero de la exposición de motivos, cuando el partido Ciudadanos explica ese síndrome de Saelices, habla con los siguientes términos: incompetencia, desorganización y falta de previsión. Estos calificativos parecen dibujar más bien un escenario de falta de coordinación y de falta de diligencia de algunos de los responsables que llevaron a cabo esta actuación. Por tanto, entendemos que en algunos de estos episodios lo más adecuado y eficaz es ver dónde se han cometido esos principales errores para su inmediata corrección y, en su caso, considerar los cambios necesarios en los mecanismos de coordinación entre administraciones o en los protocolos de actuación diseñados. Dicho esto quiero también poner en valor en estos episodios que ha habido en este año de climatología adversa la actuación que ha tenido una unidad como la UME, una unidad de emergencia que ha desarrollado una excepcional labor, disipando por cierto cualquier comentario crítico a su existencia, más bien yo diría que está siendo reconocida su actuación por el conjunto de actores profesionales y civiles implicados.

En cuanto a la utilización de las nuevas tecnologías que hace mención la proposición no de ley para este tipo de actuaciones y para la prevención de este tipo de incidencias, creo que es un asunto que debemos ir potenciando en la medida en que tengamos herramientas, como ya parece que va habiendo, eficaces y seguras en este ámbito de actuación. La digitalización es una apuesta que sin lugar a dudas será una realidad, como ya hemos expresado en anteriores ocasiones, en un periodo breve de tiempo. En este escenario nuestro país no puede ser ajeno a ella sino que debe tratar de liderar este camino. De hecho hoy mismo el Grupo Socialista ha presentado en esta Comisión una proposición no de ley con la intención de mejorar la relación de las aplicaciones tecnológicas con el sector. Por tanto,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 17

vamos a esperar a ver la transaccional, creo que había alguna enmienda en ese sentido, pero la posición del Grupo Socialista en principio sería la abstención en esta proposición no de ley.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Galeano.

Para concluir, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene palabra don Óscar Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Buenas tardes, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

El Partido Popular en el Gobierno ha realizado a través de las operaciones de vialidad invernal un gran esfuerzo en optimizar los recursos y mejorar la gestión para garantizar un tránsito seguro en la red viaria ante situaciones de heladas y nieves. El temporal de frío y nieve que nos describen en la proposición no de ley registrada hace diecisiete meses, lo que denota la prioridad del grupo proponente, superó todas las previsiones razonables, siendo la propia Agencia Estatal de Meteorología quien calificó aquel episodio de nevadas intensas y generalizadas como excepcionales desde un punto de vista meteorológico y climatológico e histórico, ya que no se tenía constancia de un temporal tan extenso e intenso en los últimos treinta años. Además de esta excepcionalidad en los fenómenos meteorológicos se produjeron otras excepcionalidades en sucesos parecidos en hechos concurrentes. No se produjo el síndrome Saelices como se dice el texto sino el fenómeno de engelamiento, que afectó directamente a las torres eléctricas que se desplomaron, algunas de las ellas sobre la A-3, lo que dificultó que los medios pudiesen acudir.

Me van a permitir que les agüe la fiesta al grupo proponente, que les agüe el cuento que nos han descrito en su exposición de motivos, porque su inventiva no conoce fin alguno. En esa nevada no hubo ni incompetencia, ni desorganización, ni falta de previsión del Gobierno del Partido Popular. Se tenían todos los medios disponibles y operativos para atender las incidencias, pero no fue posible recurrir a la totalidad de esos medios que se habían movilizado y estaban a disposición para actuar por las circunstancias sobrevenidas, que impidieron el acceso de los medios de los que disponía el ministerio. Por tanto, vuelvo a repetir, en ningún caso hubo ni ausencia, ni déficit de medios para poder atender la situación, lo que hubo fue un cúmulo de circunstancias sobrevenidas, que han sido ignoradas en la exposición escrita y verbal, que bloquearon las vías impidiendo el acceso de los medios de los que disponía el Gobierno. Las vías se colapsaron por una serie de circunstancias de catastróficas desdichas, que imposibilitó el acceso a la carretera de los vehículos de limpieza y de los efectivos para desbloquear la situación. En concreto se colapsaron por los bloqueos producidos por vehículos pesados, como consecuencias de varios accidentes simultáneos en la A-3 donde los camiones quedaron cruzados, atravesando y bloqueando la vía y por la avería de un vehículo en esa misma calzada, además de por el desplome en la A-3 en los puntos kilómetros 306, 307, 252 y 266 de torres o líneas eléctricas, lo que dificultó el acceso hasta que no fueron retiradas por seguridad. Esa fue la realidad, y no el cuento naranja que hoy nos han narrado.

Por tanto, señorías de Ciudadanos, aunque se hubieran desplazado todos los recursos al sudoeste español, como dicen en su exposición, no hubieran podido actuar porque el acceso estaba bloqueado. Había medios más que suficiente para actuar, pero no pudieron actuar. Por eso, entre otras cuestiones, adolece de sentido su propuesta porque no existió, como ustedes dejan entrever, ni ausencia, ni déficit de medios para poder atender la situación y porque además los planes operativos de cada sector de carreteras contemplan el apoyo de unas zonas geográficas a otras y existe colaboración entre las diferentes administraciones de este Estado. La colaboración entre las administraciones no la han inventado ustedes, ya existía mucho antes de que ustedes existiesen. De hecho existe colaboración entre la propia Administración central y sus ministerios, además de ese plan invernal 2017 aprobado seis meses más tarde de que su proposición fuera registrada, aunque no la hayan traído a debate hasta diecisiete meses después, así como existe la colaboración y la cooperación interprovincial e interautonómica con la Administración General del Estado. ¿Y todo para qué? Pues para hacer que las máquinas quitanieve quiten la nieve sin preocuparse de si esa carretera es de la diputación o de la comunidad autónoma correspondiente.

Voy finalizando, señor presidente. Asimismo, es una proposición repleta de incongruencia por su parte. Ahora ustedes, que quieren evitar la duplicidad, que quieren acabar con los chiringuitos, que quieren acabar con las administraciones, que quieren acabar con las diputaciones, proponen crear un nuevo servicio, que ya lo está realizando en concreto el Comité Estatal de Coordinación sobre Vialidad Invernal. Por eso, porque se trata de una propuesta que no refleja la realidad, porque se trata de una propuesta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 554

27 de junio de 2018

Pág. 18

inoportuna, repleta de falsedades y desfasada en el tiempo, porque es incongruente con su propio posicionamiento y porque está repleta de juicios de valor alejados de la realidad, vamos a votar en contra. **(Una señora diputada: ¡Muy bien!—Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo.

Doña Irene Rivera, ¿la enmienda que está presentada en la proposición no de ley está en juego o la rechaza?

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Aceptamos la enmienda de adición que ha presentado el Grupo de Unidos Podemos.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, se vota en los términos de la proposición no de ley con la enmienda.

¿Están todos los grupos en condiciones de votar? **(Denegaciones.—Un señor diputado: Falta una persona)**. Suspendemos unos minutos la sesión, para a continuación pasar a las votaciones. **(Pausa)**.

### VOTACIONES:

El señor **PRESIDENTE**: Sin más preámbulos, pasamos a votar. ¿Está todo el mundo en condiciones de votar? **(Asentimiento)**.

Vamos a votar las proposiciones no de ley según aparecen en el orden del día. Por tanto, pasamos a votar el 1.º del orden del día: proposición no de ley relativa a la creación de una unidad específica de vialidad invernal en la Dirección General de Tráfico, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 14; abstenciones, 10.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación votamos el 2.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre la mejora de la seguridad vial en la N-634 a su paso por la comarca lucense de A Mariña, zona de desvío del tráfico de la Dirección General de Tráfico por los cierres de la A-8 debido a problemas de inseguridad vial. Entiendo que se vota en función de una transaccional que existe que han suscrito el Grupo Socialista y el Grupo de Unidos Podemos. En esos términos se somete a votación.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 14.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación votamos el 3.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre la constante actualización de la aplicación de la DGT para teléfonos móviles y tabletas digitales, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en los términos de la transaccional que conoce la Mesa.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Por último, vamos a votar el 4.º punto del orden del día: proposición no de ley relativa a implementar cursos específicos para evitar la siniestralidad ciclista y peatonal, tanto para personas infractoras como para profesionales conduciendo en servicios públicos y vehículos con masa máxima autorizada de más de 3500 kilogramos, presentada por el Grupo de Unidos Podemos. Se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 14; abstenciones, 3.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Siendo la última sesión de la Comisión de este periodo de sesiones, les deseo lo mejor. Supongo que nos veremos en el Pleno aunque no sé si habrá sesión extraordinaria, depende de la voluntad del Gobierno. En cualquier caso, les deseo buenas vacaciones.

Se levanta la sesión.

**Eran las seis y quince minutos de la tarde.**