



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 607

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

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

Sesión núm. 18

celebrada el martes 18 de septiembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Elección de vacantes. Mesa Comisión:

- Elección de la Vicepresidencia Segunda de la Comisión. (Número de expediente 041/000033) 2

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la mejora de la seguridad vial en la N-642 a su paso por los municipios de Foz, Ribadeo y Cervo en A Mariña (Lugo). Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002607) 2
- Sobre la mejora de la seguridad vial de la N-634 a su paso por el municipio de Curtis (A Coruña). Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002895) 6
- Relativa a la coordinación de los municipios en materia de seguridad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003392) 9
- Relativa a la informatización del modelo de examen teórico de conducción. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003565) 13

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 2

— Por la que se insta al Gobierno a analizar las posibles mejoras de seguridad de la carretera nacional 432 en la provincia de Badajoz entre Azuaga y Granja de Torrehermosa. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003581)	17
— Sobre vehículos de movilidad personal. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/003631)	21
Votaciones	24

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento de Redacción del «Diario de Sesiones».

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

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN:

— ELECCIÓN DE LA VICEPRESIDENCIA SEGUNDA DE LA COMISIÓN.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a empezar el orden del día. Tal y como figura en el orden del día, el primer punto es la elección de la Vicepresidencia segunda en la persona de doña Pilar Marcos, según nos ha comentado el Grupo Parlamentario Popular, por renuncia de don Juan Manuel Juncal el pasado 10 de septiembre. También, según me han informado, existe un criterio para que la elección se produzca por asentimiento, por lo tanto, no tendríamos que proceder a votación. ¿Es así el sentir de la Comisión? (**Asentimiento**).

Entonces, doña Pilar Marcos, queda elegida vicepresidenta segunda de la Mesa de la Comisión de Seguridad Vial.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— RELATIVA A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA N-642 A SU PASO POR LOS MUNICIPIOS DE FOZ, RIBADEO Y CERVO EN A MARIÑA (LUGO). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002607).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la primera proposición no de ley que figura en el orden del día, que corresponde al Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la mejora de la seguridad vial en la N-642 a su paso por los municipios de Foz, Ribadeo y Cervo en A Mariña (Lugo). Para su defensa tiene la palabra la portavoz, cuyo nombre no me ha sido facilitado por su grupo. Pero, en cualquier caso, tiene la palabra.

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

Hemos debatido en esta Comisión, tanto a iniciativa de En Marea como de otros grupos, proposiciones relativas al mal estado de las denominadas carreteras nacionales a su paso por la comarca de A Mariña, en Lugo. Es un área de destacado peso poblacional y también económico e industrial, pero que padece un importante déficit en cuanto a infraestructuras, especialmente en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias, pero también en cuanto al estado de las carreteras. En esta ocasión traemos a debate las deficiencias en el terreno de la seguridad vial de la Nacional 642. Conocida como la carretera de la costa, por ser el vial que transita paralela al borde costero. Es una infraestructura muy utilizada, sobre todo durante el periodo veraniego, el volumen de tráfico que circula por la Nacional 642 se cifra en unos 20000 vehículos diarios y además por ella transita un voluminoso número de vehículos pesados.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona un momento. Por favor, ruego un poquito de silencio, porque a mí me cuesta seguir la intervención de la señora diputada y creo que a los demás grupos les interesa también seguir sus argumentos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 3

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

Al igual que sucede con otras carreteras que atraviesan esta comarca, como la 634, 640 o 642, está afectada por un gran deterioro a lo largo de su recorrido, producto de la falta de inversiones y de mantenimiento, adolece de tramos desastrosos en diversos municipios, como Ribadeo, Foz o Cervo, y conducir por esta área implica enfrentarse a constantes intentos por sortear baches, socavones, grietas, con los consiguientes peligros para la seguridad vial que esto supone. La conducción se realiza sin las mínimas garantías de seguridad. Los puntos en los que presenta peores condiciones son en Fazouro, Mañente, en la variante de Foz, en Daián, en Cervo y desde Ribadeo a Porto en el límite con Vegadeo. Su mal estado ha sido objeto de las constantes reivindicaciones de vecinos y vecinas de la zona y este tramo entre Mañente y el cruce de A Corredoira, en Foz, es conocido entre los habitantes de la zona como un tramo maldito, por sucederse en un recorrido de apenas un kilómetro numerosos accidentes o salidas de vía. En el año 2008, a raíz de un accidente mortal, se procedió a suprimir un carril y se redujo la velocidad, pero actualmente adolece de un gran deterioro.

Además de los peligros que para la seguridad vial implica un firme en estado de regresión, en este caso sumamos otro problema: la mala visibilidad existente en el cruce que sirve de enlace entre la parroquia de Vilaronte y la Nacional 642, enfrente al punto conocido como Casa de Tol, una intersección donde también se han producido varios accidentes de tráfico por esa deficiente visibilidad a la hora de poder incorporarse en dirección Foz. Para llevar a cabo la maniobra los conductores tienen que cruzar dos carriles con el propósito de poder acceder al carril en dirección a Foz.

Existe otra intersección de riesgo también en Foz, en este caso en la parroquia de Vilaronte, en concreto a la altura del barrio de Espiñeira, es un cruce que sirve de enlace entre la 642 y la carretera que va al dicho barrio. Los vecinos y vecinas llevan tiempo pidiendo mejoras en la señalización horizontal y en la señalización también vertical. Una respuesta por escrito el mes de febrero al diputado de En Marea Fernán-Vello Fomento alegaba que entre finales del año 2015 y principios de 2016 había ejecutado obras de reparación del firme en puntos como la variante de Foz, unas obras que resultaron insuficientes, como se ha demostrado pasado el tiempo y que solo eran remiendos a un estado muy precario. De hecho, el 8 de enero pasado el Ministerio licitaba, sí ya, de una vez por todas el proyecto para la realización de obras de rehabilitación estructural del firme en dos tramos de esta nacional, entre Barreiros y San Cibrao, que todavía está sin ejecutar, una reforma de 20 kilómetros que sigue a la espera del inicio de unas actuaciones que fueron anunciadas en principio para mayo-junio y que con el cambio de gobierno se publicitaron ahora para septiembre. Ahora estamos en septiembre, pero tan solo se realizó en pleno periodo vacacional y cuando más se incrementa el tráfico por este vial, pequeñas actuaciones calificadas de urgentes, que quizás creemos que es porque iba a pasar la Vuelta Ciclista por allí, pero que no soluciona el problema real. Aparte de esta espontánea actuación, continúa pendiente un proyecto más ambicioso, en línea con lo que planteaba En Marea, que consiste en rehabilitar el mal estado de la Nacional 642 a lo largo de los tres municipios aludidos: Foz, Cervo y entre Ribadeo y Porto en el límite con Vegadeo, una actuación de mayor calado, una reforma integral que supere la superficialidad de parcheos temporales. En lo concerniente a ampliar las actuaciones al tramo entre Porto y Ribadeo el Ministerio se limitó a anunciar un proyecto para la reforma del firme sin que se hayan tenido más noticias.

Por eso, desde En Marea reclamamos un mayor compromiso para abordar en toda su extensión a esta reforma, por eso apelamos con esta iniciativa a que Fomento adopte una postura de mayor agilidad y compromiso para que se cumplan esas fechas propuestas, que se ejecuten esas licitaciones que ya estaban en marcha en enero. Y en ese sentido creemos que la enmienda del Partido Popular va en la línea de ratificar nuestra iniciativa y creo que podemos intentar llegar a un acuerdo. Sin embargo, la enmienda del Partido Socialista trata de dar pasos atrás sobre lo que ya estaba abordado, si ya estaba licitado, si estaban anunciadas las obras para septiembre, lo que no podemos aceptar es una enmienda del Partido Socialista, que lo que trata con ese texto es cambiar la redacción para que en vez de compromisos tengamos quizás en otros Presupuestos Generales. Por lo tanto, en la línea en la que plantea la enmienda el Partido Socialista no se la aceptaremos. Y también decirles al Partido Socialista que lo que no puede ser es que cuando se llega al Gobierno haya un cambio de políticas y no creo que sea solo la cuestión de llegar al Gobierno y tener unos compromisos, sino que lo que está en juego aquí es si el Partido Socialista va a romper con la dinámica que llevaba en cuanto a infraestructuras el Partido Popular, quiero decir, si va a cambiar el modelo de infraestructuras en el que el objetivo es sumar mayor número de kilómetros a nuestra red de carreteras a costa de no mantener la infraestructura o si por el contrario el nuevo gobierno va a asumir una nueva política, un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 4

nuevo modelo de infraestructuras que pase por el mantenimiento de la red viaria y que los nuevos tramos que se planteen tengan una sostenibilidad a medio plazo. Yo creo que lo que tiene que hacer este nuevo gobierno es una reflexión profunda sobre el modelo de infraestructuras y no dar pasos para atrás, como está haciendo con esta enmienda.

Gracias.

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

Doy por hecho que en su intervención queda defendida la enmienda. (**Asentimiento**). De acuerdo.

A continuación, para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario, tiene la palabra el señor García Díez.

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

Señorías, yo me voy a referir, efectivamente, a esta enmienda que hemos presentado y haré algún comentario sobre las palabras de la defensa de la proposición no de ley que acabamos de escuchar y de otras enmiendas que figuran muy rápidamente. Yo creo que a todos nos preocupa, evidentemente, todas las medidas y todas las actuaciones que se tienen que realizar que mejoren el estado de nuestra Red de Carreteras del Estado y todas aquellas medidas que tengan que ver con la seguridad vial.

En esta proposición no de ley, igual que ya hemos tenido ocasión en esta Comisión de debatir en otras ocasiones, se habla de unos tramos concretos de una nacional concreta, que es la Nacional 642, en todo lo que es la Mariña Lucense. Nosotros si hemos presentado la enmienda es por no acotar a unos puntos concretos que la propia iniciativa delimita, bien es cierto que con esta autoenmienda lo que hace es modificar la redacción inicial, dado que los puntos kilométricos a los que se refería originalmente la iniciativa ya están o bien en ejecución o bien, como se ha anunciado hace exactamente 11 días en el Boletín Oficial del Estado, se ha formalizado el contrato de las obras de rehabilitación de firme en varios tramos de esta carretera, concretamente hay dos tramos, entre el kilómetro 26,9 y 28,8 y entre el 36,5 y el 55, por un importe cercano a los 2 millones de euros, obras que ya habían quedado recogidas en los Presupuestos Generales del Estado, que, por cierto, aprobó el Partido Popular, pero no otros grupos que ahora no se exigen, ya no a nosotros, sino al gobierno actual, que se aceleren estas inversiones. Insisto, hace muy pocos meses estaban en contra de financiarla.

Pero, en fin, a nosotros nos parece en todo caso que la iniciativa merece ser apoyada por lo que acabo de decir, pero hemos presentado una enmienda que por la intervención que acaba de hacer la portavoz del grupo proponente puede que o en sus justos términos o en similares mediante transacción pueda ser recogida y aceptada, va un poquito más allá de definir en qué punto kilométrico exacto o a qué tramo concreto de la Nacional 642 se está refiriendo y lo que les estamos proponiendo es que con urgencia se realicen todas las actuaciones de rehabilitación del firme, así como de mejora de seguridad vial en la Nacional 642 entre dos poblaciones, Barreiros y San Cibrao, las dos están en la Mariña Lucense, en la provincia de Lugo, y especificamos y aclaramos que el contrato ya ha sido firmado recientemente y añadimos que también se incluyan aquí las actuaciones previstas para esta carretera en los Presupuestos Generales de 2018.

Y finalizo también un poco igual que ha hecho la diputada proponente de esta iniciativa. Me llama la atención cómo se han cambiado las tornas porque no hace muchas semanas, no hace mucho tiempo en este mismo Congreso de los Diputados el Grupo Parlamentario Socialista instaba al Gobierno cuando era el gobierno del Partido Popular a que en relación con las infraestructuras en la provincia de Lugo en el plazo de seis meses, es decir, ahí ya se acotaba, se precisaba, ya no queda así a planificar, como nos dicen ahora, que se lleve a cabo una planificación, planes de actuación le llaman ahora, pero ya sin plazo y en función de la disponibilidad a que se priorice, en fin, todo este lenguaje ambiguo al que uno se sorprende cuando hace unos días, insisto, se nos decía que en el plazo de seis meses se elabore una planificación en la que se especifiquen las actuaciones, los plazos, el presupuesto, para terminar ya no las obras que estamos hablando aquí en la Mariña Lucense, no, para terminar las autovías pendientes en toda la provincia de Lugo, las conexiones de alta velocidad y la estación intermodal en Lugo, que se apruebe un plan de mejora integral de las carreteras de titularidad estatal a su paso por la provincia de Lugo, que se incrementen los servicios de trenes de media distancia con origen y destino en Lugo. No les canso más ni leo más porque el tiempo se me agota, pero esto se decía cuando el Gobierno era del Partido Popular y el Grupo Socialista estaba en la oposición. Ahora, insisto, lo que se nos pide o lo que se le pide al Gobierno es que se ejecuten planes de actuación, sin fecha, sin plazo y para un tema muy concreto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 5

Y termino, señor presidente, simplemente diciendo que si se va a llegar o no a una transacción o si se va a modificar, me gustaría que figurara en el encabezado que se insta al Gobierno, no al Ministerio de Fomento, porque estamos en la Comisión de Seguridad Vial y yo creo que sería adecuado, dado que muchas de estas medidas afectan a otros departamentos, que la instancia no sea al Ministerio de Fomento, sino al Gobierno.

Nada más y muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El texto transaccional con la aportación que ha hecho el señor García Díez supongo que será objeto de negociación entre los grupos y en el caso de que lleguen a un acuerdo, ruego que nos lo transmitan a la Mesa antes de proceder a las votaciones.

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Socialista tiene la palabra don Pablo Bellido.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente.

Estamos ante una proposición no de ley que presenta el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que compartimos sustancialmente, más allá de alguna imprecisión, por ejemplo sobre la intensidad media diaria del tráfico en esta vía, se dice que son 20000 vehículos, nos aseguran desde instancias gubernamentales que es inferior, es aproximadamente de 10000 vehículos, pero compartimos la conveniencia y la necesidad de subrayar, se ha dicho que la propia diputada socialista de la provincia de Lugo, Margarita Pérez, ha presentado iniciativas en este sentido para mejorar estas vías y como la compartimos, quiero subrayar una serie de cuestiones.

Efectivamente, se ha licitado por un presupuesto de casi 3 millones de euros la rehabilitación estructural del firme en la Nacional 642 en los puntos kilométricos que habla la proposición no de ley y el contrato ha sido adjudicado por casi 2 millones de euros, firmado el contrato el 29 de agosto de 2018, hace apenas unos días, es decir que están las obras a punto de comenzar, tan solo hace falta hacer el replanteo y se comenzará prácticamente ya.

Además de la actuación que está prevista, que está aprobada, que está contratada y que se va a ejecutar en breve se va a redactar un proyecto de rehabilitación estructural del firme en la Nacional 642, muchos puntos kilométricos en la provincia de Lugo, con una inversión también aproximada de 2 millones de euros, con lo cual, el tramo afectado por el mismo quedará corregido también de los problemas de firme que tuviese actualmente. Es decir, estas actuaciones se van a hacer, y, aún más, unas se harán en el ejercicio 2018 y otras, las que se adjudiquen a finales de año, se ejecutarán en el 2019. En ese sentido nosotros hemos hecho una propuesta que lo que permite básicamente es explicar con más claridad que no todas las inversiones que se refieren a esta vía se van a realizar en el 2018, sí las que están aprobadas, sí las que están contratadas, pero las que se contratarán a finales de este ejercicio tendrán que desarrollarse en el ejercicio presupuestario de 2019.

Vamos a esperar a conocer el texto de la transaccional del Partido Popular y de En Marea para fijar la posición de voto. Subrayamos la paradoja que vemos aquí tras años de desidia, de olvido, de desinversión. Hoy el Partido Popular le pide al Gobierno que invierta en carreteras. Bienvenidos a la detección de la necesidad que venimos subrayando no solamente en las carreteras de Lugo, sino de todo el país, desde el Grupo Socialista.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Pablo.

A continuación, entiendo que está ausente el Grupo PNV. El Grupo de Esquerra Republicana no ha manifestado interés por el debate, el Grupo Mixto tampoco y, por tanto, tiene la palabra para defender su posición el señor Clemente, del Grupo de Ciudadanos.

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

El tramo de la carretera Nacional 642 que discurre entre los puntos kilométricos 0 y 8,2 en el término de Ribadeo figura entre los primeros tramos de riesgo de la Red de Carreteras en España, ocupa el puesto número 5 según el informe Eurorad del Real Automóvil Club de España. La Nacional 642, que es también la carretera que vertebraba A Mariña desde Barreiro a O Castelo (Cervo), con una intensidad media de área de 11000 vehículos, se ha convertido en una pesadilla. Además de las limitaciones para adelantamiento, la restricción del alumbrado público, las eliminaciones de los dobles carriles ejecutados en los últimos años, el firme, como han dicho ya los anteriores ponentes, está totalmente destrozado en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 6

varios tramos, entre Fazouro o Nois o en la recta de Nois (Foz), en la variante de Burela o en la subida a Cervo. Mientras se desconocen los plazos de Fomento para ejecutar una mejora de 3 millones en el tramo Foz-Cervo, los conductores denuncian la peligrosidad de la Nacional 642, con el firme completamente destrozado, como he dicho antes. Informaba La Voz de Galicia que cada dos días se produce un accidente por daños en los bachees de las carreteras de A Mariña, la Nacional 642 entre Fazouro o O Castelo o entre Ribadeo o Porto, que es la más deteriorada.

El buen estado y el mantenimiento de la red viaria son factores estrechamente vinculados a la seguridad vial. Desde Ciudadanos consideramos prioritario que se actúe sobre las carreteras, renovándose asfaltado y realizando un mantenimiento adecuado, sin embargo, también sabemos que la inversión en mantenimiento no corta cintas y que por ello es la primera en desaparecer cuando hay recortes o en año electoral, cuando lo que le interesa a alguno es simplemente inaugurar obra faraónica y elefantes blancos. A pesar de todo ello, como hemos explicado, siempre vamos a estar a favor de un tipo de iniciativa como esta.

Muchas gracias.

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

— SOBRE LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA N-634 A SU PASO POR EL MUNICIPIO DE CURTIS (A CORUÑA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002895).

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de esta primera proposición no de ley, pasamos a aquella que figura como 3.º punto del orden del día, sobre la mejora de la seguridad vial de la Nacional 634 a su paso por el municipio de Curtis, en A Coruña, que ha sido presentada por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Para su defensa tiene la palabra la señora Fernández.

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

Traemos otra vez la Nacional 634 a esta Comisión, ya la tratamos en varias ocasiones a su paso por la comarca lucense de A Mariña, como la iniciativa anterior, la misma comarca, que está muy maltratada en cuanto a infraestructuras, pero esta vez traemos la 634 trasladada al territorio coruñés, en concreto al municipio de Curtis, para plantear y abordar la problemática que presenta a su paso por este ayuntamiento. Tiene numerosas deficiencias, que acumulan años de espera sin que ningún ministerio de Fomento tenga activadas las medidas oportunas. En una respuesta a esta diputada de finales de abril de este año el Ministerio de Fomento anterior se limitaba única y exclusivamente a negar la siniestralidad de dicho tramo para a continuación además justificar la falta de medidas para solventar una situación de inseguridad vial que lleva años de demandas y de reivindicaciones por parte de los vecinos y vecinas de Curtis. El hecho es que ha sido calificada como una auténtica trampa mortal. En menos de un año, en 2017, perdieron la vida cuatro personas en la Nacional 634 y se produjeron diversos accidentes con personas heridas. Si Fomento se molestase en hablar con los vecinos de la zona, le dirían que esa carretera mete miedo, es un vial que soporta un importante volumen de tráfico, con constante trasiego de vehículos pesados, se calcula que más de 9000 vehículos pasan a diario por esa área y, más allá de la retórica de guion del Ministerio sobre tramos de concentración de accidentes, la realidad es tozuda y existen problemas de seguridad vial que llevan tiempo sobre la mesa sin que se solucionen.

Las denuncias de los habitantes cuentan con una larga trayectoria de reivindicaciones, vienen desde el 2004, el anterior ministerio negó, como digo, siempre la siniestralidad que dicho departamento sí que reconocía años atrás, incluso llegó a licitar un contrato de consultoría en 2005 para la construcción de pasos inferiores, pasarelas peatonales y vías de servicio en esa área con el objetivo de reducir la siniestralidad, por lo tanto, hay un cambio de versión sistemática dependiendo quién esté en el Ministerio.

El punto más problemático de este vial se sitúa en el kilómetro 676, conocido como el cruce de Sesmonde, donde se ha producido el mayor número de accidentes mortales, aunque forma parte del municipio de Vilasantar ese tramo que da acceso al núcleo urbano de Curtis lo mencionamos porque es un ejemplo de dejadez por parte de Fomento, puesto que se han planificado pasos subterráneos que siempre se han quedado en la nada. La situación sigue igual y la misma dejadez se observa en cuestiones que son objeto de esta proposición no de ley.

Aunque Fomento haya dicho lo contrario en su respuesta a abril a esta diputada, las vías de servicio de la Nacional 634 en Curtis están en estado de absoluto abandono debido a la falta de mantenimiento y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 7

es fácil comprobar, con conducir un rato por la zona verán que están ocupadas por más arbolada, que en muchas ocasiones rozan los camiones a su paso, de facto Fomento está incumpliendo, y hay que recordar aquí, esto es importante, sobre todo en esta época en que los incendios en Galicia están llamando a la puerta, es importante denunciar que Fomento está incumpliendo la normativa de la Xunta en materia de incendios, puesto que por ley debe haber una distancia de separación de los árboles en relación a las carreteras, debe proceder a la limpieza de las vías de servicio, en línea con lo contemplado en la Ley 3/2007, de prevención y defensa contra los incendios forestales de Galicia y la Ley 7/2012, de Ley de Montes de Galicia. No puede ser que los vecinos estén siendo multados por no limpiar las fincas mientras Fomento no hace nada con lo que es de su competencia. No puede situarse la Administración en un estatus diferente al exigido a muchos particulares en cuanto a la limpieza de sus fincas. Precisamente una de las peticiones de los vecinos y vecinas es que se abran las vías de servicio a ambos lados de la Nacional 634, iniciativa que posibilitaría el tránsito de los vehículos agrícolas también, evitando así que tengan que circular por la carretera. Previamente tendría Fomento que llevar a cabo las pertinentes actuaciones de limpieza. Este es el primer punto de nuestra proposición no de ley.

Esta cuestión que estamos exponiendo es una constante en los temas a abordar en la Corporación Local, ha habido coincidencia total entre los grupos municipales en demanda de la mejora de esta carretera nacional, por eso, esperemos que hoy se llegue a acuerdo en cuanto a nuestra iniciativa. Nos extraña otra vez que el Partido Socialista esté intentando dar pasos para atrás, propone un cambio en la redacción para no comprometerse y yo quiero preguntarle al Partido Socialista si este va a ser el nuevo estribillo, el nuevo recurso del Partido Socialista en cuanto a las enmiendas, ponerse en la actitud que mantenía el Partido Popular hasta ahora. Esperemos que no. Y, además, creemos que el segundo punto de su enmienda lo único que trata es de pasar la pelota a la Xunta y al Concello, cuando la competencia es claramente de Fomento. Por eso, le pedimos al Partido Socialista que asuma su posición de gobierno y que siga defendiendo lo que defendía mientras estaba en una posición en múltiples iniciativas junto con este grupo parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Fernández.

A continuación, para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García Miró.

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

Es cierto que Galicia dispone de una red de carreteras con grave peligro desde hace muchos años y es muy difícil llegar a conseguir una atención verdadera, que verdaderamente contribuya a paliar y a favorecer la seguridad en las carreteras, la seguridad para las personas. Esa es una cuestión general que me gustaría adelantar y que obedece a razones de ausencia de políticas en materia de seguridad vial, políticas de coordinación con la Administración del Estado y entre las administraciones en sí mismas.

Es verdad que uno de los principios y una de las dimensiones centrales de la actuación de un gobierno debe ser vigilar y mejorar constantemente la seguridad vial en las carreteras estatales y en este sentido el análisis de la accidentabilidad obedece a un conjunto de criterios que están basados en el análisis de cada tramo para definir lo que son tramos de concentración de accidentes, que en la carretera estatal Nacional 634 en el tramo que ahora se discute no aparece definida con esta categoría de tramo de concentración de accidentes. No obstante, esto no quiere decir que no se deba de prestar atención en materia de seguridad vial, porque no se circunscribe solamente a tramos de concentración de accidentes, sino que pueden y deben extenderse a todos aquellos tramos de carreteras estatales en los cuales exista un potencial de mejora desde el punto de vista de la seguridad vial. Por eso, en múltiples ocasiones hemos visto que diversos proyectos y obras tratan de mejorar continuamente esta seguridad para las personas.

En ese sentido, entendemos que el punto de referencia es la Ley 37, del 2015, de Carreteras, a través de la que se establece en su preámbulo que las redes de carreteras en España necesitan reajustar las competencias del Estado con las de las restantes administraciones públicas sobre determinadas carreteras, no se trata de una dejación de responsabilidad, como señalaba la ponente de En Marea, sino que se trata de cumplir con la ley y de tratar de poner en coordinación las distintas administraciones en función de criterios funcionales y en función de criterios racionales. La racionalidad es, por tanto, otra dimensión importante en la gestión de la seguridad.

Resulta básico también el criterio que la Administración del Estado le compete proporcionar servicio al tráfico de largo recorrido, uniendo los núcleos de población más importantes, ya que se dirige a los principales puntos de conexión del territorio nacional con las redes de países vecinos o con las ciudades

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 8

próximas, sigue estableciendo el preámbulo. Para nosotros esta dimensión de funcionalidad, de racionalidad y de coordinación es también una función básica, que debe inspirar cualquier decisión que se tome desde el Gobierno. Por esta razón, nosotros hemos considerado apropiado introducir una enmienda que corrija, tampoco es una corrección tan drástica como la que expuso la ponente, sino que se trata de una corrección que pretende que la Administración entre los distintos ámbitos competenciales pueda llegar a ser coordinada entre la Administración local, autonómica y la del Estado, según los principios rectores que establece esta Ley de Carreteras del 2015, haciéndose cargo del servicio de distribución del tráfico desde la red de largo recorrido hasta los distintos puntos del territorio en su ámbito territorial.

Por tanto, nosotros rechazamos el texto como está originalmente escrito, sin embargo, proponemos que se modifique en el sentido de continuar trabajando, en aras de garantizar que los usuarios de esta carretera nacional a su paso por Curtis circulen en adecuadas condiciones de seguridad y, por supuesto, de acuerdo con la especialización funcional de las redes de carreteras y la separación de tráfico que establece la ley ya mencionada, coordinándose con la Administración local, con la autonómica, de manera que la mejora y la ampliación de caminos y vías de servicio pueda llegar a ser una medida que tenga una efectividad real.

Muchas gracias.

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

A continuación, por lo que sabe la Mesa, sabe la Presidencia, los otros grupos, solamente Ciudadanos y el Grupo Popular van a intervenir. Por lo tanto, para ocupar el tiempo del Grupo de Ciudadanos tiene la palabra el señor Clemente.

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

Me gustaría a modo de antecedentes leer una serie de titulares de prensa que están totalmente verificados y en orden cronológico ascendente hasta nuestros días. «1 de febrero de 2018. Fomento mantiene sin fecha la mejora de la Nacional 634 en Curtis, que veía urgente en 2005». «5 de mayo de 2018. El CIAE 112 Galicia registró un siniestro en Curtis en donde dos vehículos colisionaron cuando circulaban por la Nacional 634 en sentido Lugo». «13 de agosto de 2018. Un camionero da positivo en alcohol y drogas, a pesar de tener retirado el permiso de conducción, en un control en Curtis». «20 de agosto de 2018. Fallece un motorista en Curtis al chocar contra un turismo». «30 de agosto de 2018. Circula por Curtis sin carné, seguro ni ITV y da positivo en alcoholemia».

Volvemos a insistir en que el buen estado y el mantenimiento de la red viaria son factores estrechamente vinculados a la seguridad vial y desde Ciudadanos consideramos prioritario que se actúe sobre las carreteras, renovando el asfaltado y realizando el mantenimiento adecuado. En este caso, a la vista de los hechos, queremos señalar además la absoluta necesidad de establecer más y mejores controles para alcohol y droga. En este sentido, conviene recordar en esta misma Comisión el pasado 24 de abril se aprobó la proposición no de ley de Ciudadanos relativa a la implantación de un sistema específico para alcohol y drogas en la Dirección General de Tráfico, con los votos a favor del Partido Socialista, los votos en contra de Podemos y la abstención del Partido Popular. En ella se instaba, y me gustaría resaltar dos puntos relativos a lo que trata, intensificar y priorizar los controles que realiza la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en los puntos negros de alcohol y drogas y elaborar campañas de concienciación continuas tanto en medios de comunicación como colegios y universidades. ¿De qué se trata, señores del Grupo Socialista que votaron a favor de esta proposición no de ley? Ya que se lo han dicho en las intervenciones, que cambian el discurso, incluso tienen coletillas ahora que están en el Gobierno, lo que les pedimos es que le digan a su gobierno que las proposiciones no de ley están para cumplirlas, incluso cuando las votaron ustedes en la oposición.

Muchas gracias.

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

Para finalizar el debate de esta iniciativa, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Javier Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Presidente, buenos días. Señorías, muchas gracias.

¿Cuáles fueron los ejes de actuación del Ministerio de Fomento cuando gobernaba el Partido Popular? Pues se basaron en temas muy sencillos, pero muy eficaces para la seguridad vial, como fueron mejorar los niveles de calidad, seguridad y servicios, con proyectos integrales de conservación, mantenimiento y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 9

seguridad viaria, con planificación para las actuaciones ordinarias y con otro tipo de planificación para las extraordinarias, como podían ser las reparaciones de señalización vertical, mejoras de los túneles, etcétera. Esta, señorías, fue la actuación del Partido Popular en el tiempo que estuvo en el Gobierno, hasta que abruptamente, por un procedimiento constitucional, se desalojó del Gobierno de España al Partido Popular y entró el gobierno del Partido Socialista, que absolutamente ahora ha cambiado su discurso. Vuelvo a insistir en lo que han dicho personas que han empleado la palabra antes que yo en el sentido de las fórmulas ambiguas que ahora utilizan para atacar o rebatir las enmiendas de los demás grupos, como planes de actuación conforme a disponibilidad. Desde luego, ustedes han pasado de las musas al teatro, pero todo lo contrario, de peor a Guatepeor.

Evidentemente, el Partido Popular, afortunadamente, dejó unos presupuestos que fueron en su momento tan denostados, pero al final son los que rigen los destinos económicos de España y además apoyados por todos los que contribuyeron a desalojar al presidente Rajoy del Gobierno de España. Señora Alexandra, insista a sus socios, insístales que le tienen que pagar el favor de haberles apoyado mediante la ejecución de todos los planteamientos que ustedes exigen. Evidentemente, la cuantía que se estableció para los presupuestos de conservación y seguridad vial en Galicia, 54 millones de euros, dan mucho de sí. Insistan a sus socios que ejecuten todas las mejoras que reclama el municipio de Curtis hace mucho tiempo.

No voy a entrar a relatar más de 5000 millones de euros que ejecutó en conservación y seguridad vial el Partido Popular en el tiempo que estuvo gobernando, porque de todos es conocido. También es conocida la contestación que dio en su momento el Ministerio de Fomento a una pregunta de la diputada también Alexandra, en el sentido de considerar que ese tramo que atraviesa por Curtis de la 634 no reúne la concentración de accidentes para ser calificada como tramo, pero eso no es óbice porque la Dirección General de Carreteras la obligación que tiene es atender siempre todas las demandas sociales en cuanto exista o advierta que haya un peligro de integridad en la circulación por esa carretera.

Nosotros, señorías, además de lo que la señora Alexandra pone en su *petitum* de la PNL, nosotros añadiríamos también, porque también nosotros hablamos con los concellos y también nos trasladan, evidentemente, cuáles son sus inquietudes. Nosotros ampliaríamos lo que usted manifiesta en su *petitum* en el sentido de extender esa mejora, aparte de lo que son los viales y los carriles de incorporación, la creación o construcción de los cruces de distinto nivel en los lugares más peligrosos, por ejemplo, en Espiñeira, en Formigueiros, en Vilarrullo, en Illana, en Martín, la construcción del acceso principal al polígono industrial de Curtis-Teixeiro, que no lo ha mencionado, y tiene una intensidad media de vehículos, de los pesados de 600 y de los ligeros de más de 1000, la construcción también de semáforos de seguridad vial en el cruce formado por la carretera y las calles de Teixeira Ramón Espiñeira y Avenida de Lugo.

O sea, espero que usted recoja en su finalización y en su planteamiento final lo que nosotros le pedimos y, desde luego, insistiremos en que votaremos a favor por cuestiones de seguridad vial y por cuestiones de que nuestra gente del Concello de Curtis nos lo ha demandado.

Muchas gracias, señor presidente.

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

La ponente ha de decir el futuro que ha correr la enmienda del Grupo Socialista o si va a intentar llegar a acuerdos respecto al texto que se va a someter a votación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Todavía lo tenemos que hablar, sobre todo porque el Partido Popular nos ha planteado una serie de propuestas, que agradecemos, pero también están fuera de tiempo, no como enmienda formal. Las tendremos en consideración y vamos a hablarlo. Entonces, todavía no te puedo decir en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Posible transaccional. Por tanto, de esto lo conoceremos.

Muchas gracias.

— RELATIVA A LA COORDINACIÓN DE LOS MUNICIPIOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003392).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 4.º, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la coordinación de los municipios en materia de seguridad vial. Para su defensa tiene la palabra el señor Candón.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 10

El señor **CANDÓN ADÁN**: Buenos días. Gracias, señor presidente, señorías.

Cualquier norma que afecte a la seguridad vial debe buscar como objetivo primero el incremento de la seguridad de los usuarios de la vía pública, sean o no conductores. Así, se ha establecido ya por esta Cámara y es comúnmente aceptado que son los responsables del vehículo quienes han de asumir la responsabilidad de garantizar su control para evitar daños a otros o daños propios. Es cierto que hay otros factores, el climatológico, condiciones de la vía, señalización e incluso fallos mecánicos, que pueden causar un accidente. Pero el papel del conductor siempre es determinante.

Al compartir vía pública con otros vehículos, los peatones y usuarios también son responsables de la observancia de las normas y ser cautelosos para evitar que por una distracción de ellos pueden dar lugar a un accidente de tráfico, siendo en este caso la persona física, evidentemente, la más débil. Es cierto que los ayuntamientos tienen competencia en la ordenación del tráfico, pero no es menos cierto que dichas normas en el ámbito de los distintos municipios han de ajustarse estrictamente a lo dispuesto en la Ley de Seguridad Vial. La formación y la información que los usuarios en general y de los conductores en particular es elemento determinante para disminuir el riesgo y aumentar la seguridad. Toda esta situación se complica de forma notable en el ámbito urbano, si existen distintas modalidades de transporte, no solo por el carácter vulnerable de algunos de ellos, sino por la necesidad de preservar la integridad del usuario de estos medios de transporte y desde luego de los peatones y el reto de los usuarios de la vía. Si, como aquí ya se ha determinado, los usuarios, los conductores, han de conocer las normas generales, ajustarse a derecho para contribuir así a un incremento de la seguridad y a una disminución del riesgo, resulta absolutamente imprescindible que dichas normas respondan a parámetros objetivos, es decir, los requisitos exigidos para garantizar la seguridad en la vía pública a una modalidad de transporte o uso de la misma no tiene por qué variar de una ciudad a otra o de un lugar poblacional a otro, la seguridad pasiva que se exige al usuario de las distintas modalidades tampoco tiene por qué cambiar de una corporación local a otra corporación local porque no tendría sentido. Si los conductores y usuarios son responsables últimos de la seguridad, del control de su vehículo y de ajustarse a derecho, parece lógico que las normas en los distintos municipios sean lo más homogéneas posibles. Si cada corporación local introduce con dudosa objetividad criterios distintos, resulta muy complicado para los usuarios o conductores ajustarse al estricto cumplimiento de las normas por cuanto que puede estar en condición de turista o no tener muy clara la ordenación municipal al respecto. Siendo el objetivo prioritario compartir el espacio público en las mejores condiciones de seguridad, parece, por tanto, lógico el sentido de esta iniciativa que hoy traemos aquí a su debate y aprobación.

En conclusión, es por ello que al entender que los parámetros que condicionan las normas de seguridad vial deben responder a criterios objetivos y que las normas en materia de seguridad vial de los distintos municipios han de ser coherentes y conforme a la Ley de Seguridad Vial, sin excusarse en sus competencias, es por lo que este grupo parlamentario propone la proposición no de ley en cuestión, que pretende para conseguir incrementar la seguridad y disminuir el riesgo intensificar la coordinación entre los municipios para que así de forma responsable los conductores, los usuarios de la bici y cualquier usuario de transporte de motor o eléctrico puedan hacer frente a su responsabilidad en beneficio del interés común.

Nada más y muchas gracias. Y estamos estudiando las enmiendas, que ahora le contestaré a los distintos grupos.

Muchas gracias.

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

Entiendo que en su defensa está implícita la defensa que ha presentado el Grupo Popular.

El señor **CANDÓN ADÁN**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda presentada por el Grupo de Podemos tiene la palabra la señora Farré.

El señor **FARRÉ FIDALGO**: Gracias, presidente.

Nosotros hemos presentado una enmienda que va en dos sentidos, la primera parte es que hemos pedido que se incorpore la parte de movilidad sostenible porque consideramos que siempre la seguridad vial tiene que ver, aparte de lo que ha comentado el ponente del PP, con elementos de educación y de sostenibilidad, que entender siempre la seguridad vial y la movilidad sostenible como compartimentos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 11

aislados que no se relacionan entre ellos es un error y que cuanto más sostenible es la movilidad, más segura también es. Entonces, no se pueden entender de maneras diferentes y algunos de los tipos de desplazamientos a los que ha hecho referencia tienen que ver también con potenciar otros vehículos, otras maneras de desplazarse.

Hemos dicho muchas veces aquí que necesitamos un cambio radical en muchos aspectos, no solo en seguridad o no solo en qué tipo de vehículos se usan, y que esto tiene que ver con las infraestructuras, con cómo hemos concebido el urbanismo. Tenemos un enfoque urbanístico que muchas veces genera áreas separadas para trabajar, dormir, comprar o para el ocio y esto acaba provocando muchos desplazamientos individuales en coche, que necesitamos más transporte colectivo, tanto en el ámbito privado para las empresas como en el ámbito del transporte público o que cuando hablamos de movilidad tenemos que entender también que los pies también nos desplazan, que las bicicletas también nos desplazan y que es una concepción más integral y creemos que es importante que esto se tenga en cuenta porque de aquellas experiencias que hay en las diferentes ciudades y municipios pueden aprender todas las demás. De hecho, creo que muchas de nosotras estamos en la Red de Ciudades por la Bicicleta porque consideramos que desde ahí se pueden aprender muchas cosas.

Y el otro inconveniente que le veíamos a la PNL, y por eso hemos hecho una enmienda, es la coordinación de los municipios y no la coordinación con los municipios, porque consideramos que las ciudades, los municipios, en función de su tamaño, en función de su tipología, son muy variadas, tienen características y peculiaridades concretas y quienes mejor pueden pensar, diseñar cómo debe ser la movilidad, y para ello tienen competencias también, son las autoridades locales y creemos que son las autoridades locales quienes deben diseñar la movilidad, coordinándose con el Gobierno y es el Gobierno quien debe apoyar.

Recuerdo que ha habido medidas que se han tomado en aras de reducir la contaminación y que tienen que ver con la circulación, como la reducción de la velocidad, que no han gustado a veces a la población o a parte de la población, y no es porque estén en contra de una movilidad más segura o de contaminar menos, sino porque tenemos este diseño urbanístico que te obliga muchas veces a coger el coche para poder ir a trabajar. Entonces, pensando en que a veces hay que tomar medidas que no acaban de gustar, creo que es mucho más importante que consideremos que se debe apoyar aquellas soluciones que aporten los municipios, que son los que conocen su municipio, valga la redundancia, que no pensar que debemos coordinar e imponer unas maneras de hacer comunes a todo tipo de ciudades, a todo tipo de municipios como si fueran homogéneos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra la señora Rivera para defender sus enmiendas.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Gracias, presidente.

Vivimos en un estado descentralizado, esa es una realidad, aunque el Estado tiene competencia exclusiva en tráfico y circulación de vehículos a motor, es cierto que algunas comunidades autónomas han recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor y que los municipios ejercen en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas competencias propias de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. ¿Carecemos, por tanto, de mecanismos para que el Estado coordine e impulse políticas en materias como tráfico? Si así fuera, ¿de qué serviría esta Comisión? Es una cuestión que someto aquí en la propia Como. Pues no, afortunadamente, no carecemos de estos mecanismos y no los tenemos que inventar. En el caso que nos ocupa, el consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, es según la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial el órgano de consulta y de participación para el impulso y la mejora del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible y para promover la concertación de las distintas administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades en estos ámbitos. Continúa la ley, en él están representadas la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, así como las administraciones locales. Sus funciones también están las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad, las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representadas, directamente relacionadas con el tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible, es decir, casi cualquier colectivo interesado en materia de seguridad vial.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 12

Y las comunidades autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una comisión del Consejo que asimismo funciona una comisión del Consejo para el estudio del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible en las vías urbanas. Por tanto, si la ley establece que el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible ejerce entre sus funciones la de informar en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de tráfico, seguridad vial o movilidad sostenible para dar cumplimiento a las directivas del Gobierno o para someterlas a su aprobación y a su vez también impulsar mediante las correspondientes propuestas la actuación de los distintos organismos y entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia, fíjense, lo que queremos dejar patente hoy en esta Comisión es que precisamente este Consejo superior de Tráfico se ha reunido dos veces, una en diciembre de 2014 y otra en mayo de 2017.

¿Cuál es nuestra posición en este sentido? Como se ha podido comprobar, ya existe ese órgano colegiado de consulta y parte que permite la coordinación de los municipios y de muchos otros colectivos, por ejemplo, en el caso de motos también hay una parte del Consejo Superior de Tráfico que trata ese tema, también otro sobre la bicicleta y muchos más, el problema creo que es básicamente que este órgano no se está utilizando correctamente. De ahí nuestra enmienda, el Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, y por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, establece que su pleno se reunirá siempre que sea necesario y al menos una vez al año. Pues lo que pedimos precisamente hoy es que se convoque, porque estamos hablando de que ha reunido únicamente dos reuniones, como decía, una en 2014 y otra en 2017.

Por lo tanto, presentamos la enmienda, que ya todos los grupos tendrán en su mano, que es que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a intensificar la coordinación de los municipios en materia de seguridad vial en aras a un incremento de la seguridad y disminución del riesgo en la circulación, de tal forma que los conductores puedan asumir su responsabilidad con perfecto conocimiento de las condiciones de circulación con carácter general en todo nuestro país. A tal efecto se convocará, tal y como establece su reglamento de organización y funcionamiento, el pleno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, órgano colegiado de consulta y participación, para el impulso y mejora del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible, en el ámbito urbano e interurbano y para promover la concertación de las distintas administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos, así como, en su caso, la comisión para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.

En cualquier caso, votaremos a favor de esta propuesta, pero sí que quería animar al resto de grupos a que acepten la enmienda porque, efectivamente, o que se sumen a la enmienda, porque creo que es importante que el Consejo de Tráfico se reúna.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rivera.
Ahora tiene la palabra el señor Bellido.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, estamos ante una proposición no de ley que anima a mejorar la coordinación entre la Administración General del Estado, competente con carácter exclusivo en materia de seguridad vial, es una de las competencias que se establecen en el artículo 149.1 de la Constitución española, sin menoscabar las competencias delegadas que hay en el caso de la Comunidad Autónoma Vasca y Catalana, y los municipios, los ayuntamientos, que tienen competencias establecidas en función del artículo 7 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. A través de las ordenanzas los ayuntamientos establecen una serie de cuestiones que tienen que ver con la movilidad urbana y con el tráfico en sus ciudades, es verdad que el ejercicio este es igual porque también lo son la heterogeneidad de los propios ayuntamientos que tenemos en nuestro país. No voy a detenerme en leer cuáles son las competencias municipales en este ámbito, porque son conocidas, pero sí que quiero subrayar que hay una cooperación muy positiva en ese sentido con los ayuntamientos, se hace fundamentalmente a través de la Federación Española de Municipios y Provincias, que es el órgano que reúne a la inmensa mayoría de ayuntamientos de nuestro país, y la DGT trabaja con mucho éxito y desde hace muchos años con la FEMP para mejorar y homogeneizar las normas de seguridad vial de los municipios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 13

Creemos que las propuestas de enmiendas que se han presentado por parte de los grupos son positivas, estamos de acuerdo con la autoenmienda del Partido Popular porque incorpora otros actores de la vía, peatones, ciclistas, etcétera, también con la de Podemos, que incorpora cuestiones ambientales que no son ajenas y que consideramos que son positivas, y la de Ciudadanos que yo entiendo que quizá el objetivo mismo de la enmienda sea subrayar la desidia o la despreocupación que ha habido en el Gobierno anterior a la hora de convocar el Consejo. Si el objetivo fuera exclusivamente el de subrayar esto, pues la verdad es que yo no tengo nada que decir, si el objetivo es otro, lo desconozco. Es verdad que es un órgano que se reúne, pero la cooperación entre el conjunto de la Administración local española y la Administración General del Estado se establece fundamentalmente, se articula fundamentalmente a través del órgano que reúne, que aglutina a la inmensa mayoría de ayuntamientos, que es la Federación Española de Municipios y Provincias. Por eso, hemos presentado una enmienda constructiva al texto del Partido Popular, con el que coincidimos mayoritariamente y cuando tengamos el texto transaccional fijaremos la posición de voto.

Muchas gracias.

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

Supongo que con las enmiendas que están presentadas la intervención del señor Bellido también habrá que esperar al momento final para saber si va a haber enmienda aceptada o transaccional, ¿no, señor Candón?

El señor **CANDÓN ADÁN**: Sí. Gracias, señor presidente. Estamos redactando un texto conjunto que se lo haremos llegar a la mesa en cuanto esté redactado.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Muchas gracias, señor Candón.

— RELATIVA A LA INFORMATIZACIÓN DEL MODELO DE EXAMEN TEÓRICO DE CONDUCCIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003565).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, por tanto, al debate del punto 5.º, relativo a la proposición no de ley para la informatización del modelo de examen teórico de conducción, cuyo grupo proponente es el Grupo Parlamentario Popular y para su defensa tiene la palabra el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

Permítanme que antes de entrar en el asunto demos la bienvenida como portavoz del Grupo Parlamentario Popular a la amiga y compañera doña Pilar Marcos y la felicitemos por su designación como vicepresidenta segunda de esta mesa y agradezcamos el trabajo de nuestro compañero don Juan Manuel Juncal en las mismas labores desempeñadas, que va a desempeñar ahora la señora Marcos.

Entrando ya en el tema en cuestión, hoy desde el Grupo Parlamentario Popular pretendemos que se alcancen criterios de uniformidad nacional a la hora del proceso del examen teórico del permiso de conducir para evitar que se produzcan desigualdades en función del territorio, consiguiendo de este modo que los exámenes sean los mismos, con independencia del centro donde se desarrolle la prueba, esa es la pretensión inicial y fundamental de esta, nuestra proposición. Pretendemos que todos los examinandos, independientemente del centro donde se examinen de la teórica, realicen una prueba con la misma calidad, los mismos requisitos y en el mismo soporte informático, queremos que el Ejecutivo continúe por la senda marcada por el anterior gobierno del Partido Popular, la senda de la modernización eléctrica de la Administración y de la máxima calidad y la excelencia en el examen teórico del permiso de conducir. Porque, miren, señorías, el gobierno del Partido Popular en la décima legislatura, en la última legislatura fructífera, impulsó una serie de mejoras que repercutieron en la calidad del examen y en el ciudadano. Finalizamos esa legislatura con la gestión y desarrollo tecnológico de los exámenes teóricos para la obtención del permiso de conducción mientras la informatización de las aulas donde se realizaban esos exámenes en las 68 jefaturas provinciales y locales de Tráfico de toda España, lo que contribuyó sin duda a garantizar la calidad y seguridad jurídica del proceso de examen. Esa modernización eléctrica administrativa en la tramitación y en la gestión de los exámenes teóricos de Tráfico supuso una mejora en la calidad del servicio prestado a la ciudadanía con múltiples ventajas, entre las que destacan la posibilidad de realizar exámenes individualizados para cada aspirante, la corrección automática y segura y la publicación inminente de los resultados. Cabe señalar que esa modernización además fue premiada con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 14

un accésit a la Calidad e Innovación en la Gestión Pública. Eso fue en la aquella legislatura. En la presente legislatura, que algún grupo en mayo ya daba por finiquitada, menudo ojo clínico el suyo, la administración del gobierno del Partido Popular continuó impulsando la reforma del modelo de examen teórico para el permiso del examen de conducir con la modernización e informatización del proceso para por un lado acabar con el fraude y la picaresca y en segundo lugar, y sumamente importante, para evitar la memorización de las preguntas-respuestas, en favor de un aprendizaje que comprendiera y asimilara los conocimientos, capacitando a los futuros conductores para, además de ser calificados como aptos, poder saber reaccionar ante situaciones peligrosas y de emergencia, mejorar sus conocimientos de seguridad vial y concienciar a los examinandos sobre los riesgos al volante.

Era voluntad del anterior gobierno, y así se expuso en esta misma Comisión por parte de su responsable de Tráfico. El continuar impulsando las modificaciones en los exámenes para el carné de conducir para lograr que los teóricos fuesen iguales en toda España y estuviesen informatizados en todo el territorio nacional.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular en esta legislatura, tanto en el Gobierno como en la oposición, tras la abrupta e injusta moción de censura, apostó y apuesta por modernizar los sistemas de examen, introduciendo las nuevas tecnologías para que los examinandos asimilen y comprendan la seguridad vial y que el ansiado «apto», lo que todos buscan, suponga además la formación de nuevos conductores concienciados que hayan asimilado y comprendido la importancia de la movilidad segura y responsable. Con la moción de censura el Gobierno cambió, cambió para peor en todos los ámbitos, también en el de la seguridad vial. En el primer verano del Gobierno sustentado por todos los grupos parlamentarios que apoyaron esa moción, los socialistas, Podemos, independentistas y nacionalistas, la siniestralidad vial ha aumentado un 15% en la red viaria española respecto a los meses de julio y agosto del año pasado.

Hoy de nuevo al Gobierno le exigimos y le pedimos que deje de mirar al pasado, que deje de mirar por el retrovisor y mire al horizonte para ocuparse de lo que verdaderamente importa y preocupa a la gente, y hoy le instamos mediante el debate de esta PNL a implementar esa uniformidad en los exámenes teóricos de conducir, en aras a la seguridad vial, en aras a velar por la calidad y seguridad jurídica del proceso de examen teórico en todo el territorio nacional. Esa es la petición.

Ha habido dos enmiendas, una autoenmienda del Grupo Parlamentario Popular y una enmienda de Ciudadanos, que la vemos apropiada y que ya adelantamos que estamos a favor de la misma.

Muchísimas gracias.

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

A continuación, para la defensa de la enmienda del Grupo de Ciudadanos tiene la palabra la señora Rivera.

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

En los últimos tiempos se han llenado muchas páginas de periódicos acerca del tiempo que se tarda en poder examinarse para obtener el permiso de conducir, como sabemos, de las peticiones también reiteradas durante mucho tiempo de los examinadores de Tráfico, que, afortunadamente, hemos podido responder y espero que, efectivamente, se lleguen a aprobar los Presupuestos Generales del Estado para que se plasmen, que ya están plasmados en esos presupuestos y que realmente se hagan una realidad y que realmente den calma tanto a las autoescuelas como a todo el sector y también, por supuesto, a la reivindicación de los examinadores de Tráfico, que era histórica. Pero, sin embargo, es cierto que echamos de menos una reflexión más profunda acerca de la formación que reciben en la actualidad los aspirantes a la obtención de un permiso de conducir y la preparación con la que se enfrentan una vez obtenido este a las circunstancias cambiantes del tráfico.

El Partido Popular nos sorprende de pronto con una proposición no de ley en la que tiene un apartado en el que cito la redacción, que dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar impulsando la puesta en marcha de la informatización del modelo de examen teórico para la obtención del permiso de conducir en todas las jefaturas provinciales y locales de Tráfico para lograr en el año 2018 una igualdad de todos los examinandos en la que se garantice la calidad y seguridad jurídica del proceso de examen teórico en todo el territorio nacional. Me sorprende esta propuesta del Partido Popular porque cuando estaba en la oposición ni tampoco planteaba mucha resolución del problema de los examinadores de Tráfico ni se había preocupado tampoco demasiado por los exámenes. Me parece fenomenal que haya

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 15

hecho este cambio de actitud, es que la oposición en eso ayuda mucho, y que haya cogido el testigo que ya habíamos planteado en Ciudadanos en varias ocasiones sobre este tema.

Las pruebas teóricas, y lo dijimos ya en otra, creo que además en la Comisión de Interior, defendiendo también una proposición no de ley relativa a los examinadores, en Ciudadanos comentábamos que las pruebas teóricas deben realizarse única y exclusivamente en las aulas de examen de la DGT utilizando los sistemas por ordenador que se implementaron, por lo que hay que terminar definitivamente con los exámenes en papel que se realizan en algunas localidades españolas. Se deben introducir además otras novedades, esto es una propuesta que hicimos también en Ciudadanos y que por eso presentamos también una enmienda a esta proposición no de ley, porque creemos, sinceramente, que hay que ir más allá, y esas novedades serían por ejemplo que se abriera una agenda de cita previa en la página web de la DGT y que los aspirantes pudieran elegir el día, la hora y el aula de la DGT en la que desean realizar el examen teórico. Paso el testigo al Partido Socialista, que está ahora mismo en el Gobierno, ya que el Partido Popular en su día no hizo nada, sería una buena novedad para todos los ciudadanos que pudieran escoger cuándo se pueden examinar, cuándo es el momento óptimo para ellos para examinarse y que eso fuera online. No es nada complicado, igual que existe una cita previa para otra serie de temas que se realizan con las jefaturas provinciales de Tráfico, lo mismo se podría hacer con los exámenes. Aprovechando la tecnología que nos brindan las aulas informatizadas, la prueba teórica además no solo se debería limitar a preguntas tipo test, como ocurre ahora, que, como sabemos, todos vienen de bancos de tests y que son muy rutinarias y con lo cual el alumno finalmente tampoco aprende a conducir, no aprende realmente demasiado, sino que está aprendiendo una serie de preguntas de tipo test. Iríamos más allá y pensamos desde Ciudadanos que se deberían incluir vídeos, simuladores y aplicaciones que permitieran evaluar con más intensidad los conocimientos teóricos del aspirante en materia de tráfico y de seguridad vial.

Es por eso que hemos presentado esta enmienda, con lo cual, al texto sería de adición y al texto que presenta el Partido Popular añadiríamos que asimismo se insta al Gobierno a modernizar el tipo de examen, utilizando los medios informáticos ya existentes y actualizando los procesos necesarios, con el fin de que los conductores noveles obtengan el permiso con una mayor seguridad en la conducción y es que, sinceramente, la concienciación en seguridad vial pensamos que se debe fomentar también desde el propio examen de conducir.

Esa es nuestra propuesta. Espero que el resto de partidos la consideren y sobre todo el Partido Popular, que es el partido proponente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rivera.

Entiendo que seguimos en el mismo proceso de posible transaccional después, pero para fijar posición, por el Grupo Podemos tiene la palabra el señor Mena.

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

Primero, alegrarnos de que el Partido Popular empiece a sacar propuestas del congelador que tenía durante estos 10 años de inacción por parte de su gobierno, siempre el Partido Popular esconde su inacción en el Gobierno con esta ambigüedad de continuar impulsando, como queriendo hacer ver que han hecho algo que no han hecho, en esta década perdida de gobiernos del Partido Popular, y es verdad y compartimos desde Unidos Podemos, En Comú Podem y En Marea que tenemos el reto de adecuar muchos elementos de la Administración pública a las tecnologías, pero con dos objetivos claros, primero, mejorar el servicio público que ofertamos a los ciudadanos, y segundo, facilitar la gestión de cada uno de los servicios públicos. Evidentemente, este objetivo también se tiene que dar en cuanto al modelo de examen teórico.

Por lo tanto, compartimos desde nuestro grupo parlamentario que este puede ser un elemento de equidad en el sistema de permisos de conducir, pero también es verdad, señor diputado del Partido Popular, que equidad no es homogeneidad, no siempre repartir justicia se hace desde la homogeneidad y desde la uniformidad que está reclamando el Grupo Parlamentario del Partido Popular. En ese sentido, a nosotros nos preocupan, relativos a esta proposición no de ley, nos preocupan tres elementos fundamentales, tenemos básicamente tres dudas, la primera, esa obsesión que tiene el Partido Popular por la homogeneidad, por la uniformidad, cuando las pruebas iguales en todo el territorio no quiere decir que se esté trabajando en la equidad ni territorial ni social, sino seguramente se podría hacer también desde otro punto de vista. Segundo, nos preocupa también con esta propuesta qué es lo que pasa con los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 16

territorios menos densos, en los sitios donde vive gente y se tienen que desplazar, no viviendo en las capitales de provincia y cómo se garantizan esos desplazamientos, qué elementos también encontramos a faltar en esta proposición no de ley para poder subsanar esta carencia. Y, tercero, ¿plantean ustedes que este sea el único sistema que se implante a través de la Dirección General de Tráfico? Porque, si es así, ustedes son conscientes de que las autoescuelas deben de hacer cambios sustanciales en todo su mecanismo y para eso requerirán de tiempo y requerirán también en muchos casos de inversiones económicas y ustedes en esta proposición no de ley tampoco plantean cómo se puede resolver este problema, con lo cual, encontramos que el punto, el objetivo que ustedes plantean en esta proposición lo compartimos desde el grupo parlamentario, el trayecto para llegar a ese terreno, a ese objetivo, nos parece que queda lleno de ambigüedades y de dudas sin resolver.

Gracias.

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

Para fijar posición por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Galeano.

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

Señorías del Partido Popular, esta PNL tiene serias deficiencias. Yo creo, en primer lugar, que tiene una deficiencia claramente temporal. ¿Y por qué digo esto? Porque han utilizado una nota de prensa de la Dirección General de Tráfico del año 2015 para construir la exposición de motivos de esta PNL y han pasado cosas desde entonces, desde el año 2015 han pasado cosas, no hablo ya solamente del cambio de gobierno o que, por ejemplo, el Real Madrid haya ganado tres Copas de Europa, eso puede ser para algunos mejor, ¿verdad? Lo otro es más subjetivo, esto

Los datos que ustedes mencionan en esa exposición de motivos desde luego han quedado un poco anticuados, señorías, pero hay más, miren, la Real Academia de la Lengua define el verbo impulsar, en primer lugar, dice «dar empuje para producir movimiento», y en segundo lugar habla de «incitar, estimular». Yo creo, sinceramente, que cuando ustedes hablan en esa exposición de motivos o utilizan estos términos de continuar impulsando, no creo que sea el término más adecuado porque ya en su día se puso en movimiento podríamos decir, prácticamente hoy, a día de hoy saben ustedes como yo que está finalizada o casi finalizada esa apuesta, esa informatización de las jefaturas provinciales de Tráfico, lo que pasa es que los datos de 2015 todavía eran datos anticuados.

Si consideran, señorías, con esta PNL poner en duda nuestra apuesta por la modernización de nuestras administraciones públicas, adecuar esta siempre que sea positivo y útil para el ciudadano a las nuevas tecnologías pues se equivocan, porque fíjense si hay compromiso de implantar estas nuevas herramientas que las primeras referencias a las mismas con estos mismos argumentos que ustedes describen en la exposición de motivos sobre la seguridad, la corrección automática, la rapidez por ejemplo en la publicación de resultados, todo ello lo adelantaba el actual director de la Dirección General de Tráfico en su primera etapa ya al frente del organismo, vamos que hablando de impulsores o de continuar impulsando, creo que quien mejor se merece este adjetivo del impulsor fue el señor Navarro. A día de hoy están, como decía anteriormente, prácticamente finalizada la informatización en las jefaturas provinciales, y no hacemos sino aplicar lo que se dice en el artículo 52.1 del Reglamento General de Conductores, dice que las pruebas de control de conocimiento se harán de modo que se garantice que el aspirante posee los conocimientos adecuados, con carácter general se realizarán por procedimientos informáticos.

Pero he aquí que veo la enmienda que ustedes se han autoenmendado en el día de ayer y no sé si quieren ustedes responsabilizar al actual gobierno socialista de aquello que no les cabe duda por ejemplo a los pequeños municipios o a las propias asociaciones de autoescuelas, que es exclusivamente responsabilidad de la gestión que han hecho ustedes durante estos años. Ustedes, señorías del PP, han sido tremendamente nocivos, y aquí tenemos un ejemplo más, para nuestros pequeños municipios, la falta de medios de estos centros desplazados durante por ejemplo la huelga de examinadores, fue denunciado por estos actores perjudicados y el juego de excusas para no enfrentarse a los problemas planteados era su motivo, su constante en su acción política y de nada sirvieron por ejemplo las promesas que hizo el anterior director general, al menos eso lo tienen claro los perjudicados, los actores perjudicados, aunque veo que ustedes no tanto.

Observamos, señor portavoz del Partido Popular, en este sentido una falta de autocrítica en esta PNL que consideramos grave, y esperamos no caigan en algo más grave, como sería exigir responsabilidades ahora a otro de lo que fue una inoperancia del anterior Ministerio del Interior.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 17

No obstante, y a pesar de estos comentarios críticos que les he aquí manifestado, estamos de acuerdo en el leitmotiv que presentan ustedes en esta iniciativa y, por tanto, sabiendo también la enmienda planteada por Ciudadanos, que va en consonancia con lo que nosotros hemos dispuesto en otras ocasiones, vamos a votar a favor de esta iniciativa.

Gracias, señor presidente.

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

Entiendo, por tanto, que la proposición no de ley se vota en los términos de la autoenmienda del Grupo Parlamentario Popular y no hay ninguna transacción en marcha. En sus términos, con la incorporación de la enmienda del Partido Popular.

El señor **GAMAZO MICÓ**: No.

El señor **PRESIDENTE**: ¿No qué?

El señor **GAMAZO MICÓ**: Que no lo ha entendido bien.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Yo no lo he entendido bien?

El señor **GAMAZO MICÓ**: No, lo que ha trasladado ahora no lo ha entendido bien. Aceptamos, después del ruido necesario, imprescindible en el Congreso, que sus señorías han utilizado, pero que en el fondo están de acuerdo, aceptamos la autoenmienda nuestra y la enmienda de Ciudadanos. Por tanto, el texto transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Texto transaccional. Entonces, ruego que antes de la votación se pase a la Mesa en los términos literales en los que quedaría aprobada.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ANALIZAR LAS POSIBLES MEJORAS DE SEGURIDAD DE LA CARRETERA NACIONAL 432 EN LA PROVINCIA DE BADAJOZ ENTRE AZUAGA Y GRANJA DE TORREHERMOSA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003581).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 6.º, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la seguridad de la carretera Nacional 432 en la provincia de Badajoz. Para su presentación y defensa tiene la palabra el señor Píriz.

El señor **PÍRIZ MAYA**: Buenas tardes, señor presidente.

La Nacional 432, que es la carretera que une Badajoz con Córdoba y Granada.

Buenas tardes, señorías. El PP trae hoy aquí una proposición no de ley que es el resultado de la solicitud y de la petición de compañeros nuestros en la comarca por la que esta carretera transcurre, el caso de la alcaldesa de Azuaga, Mariana Cifuentes, o de la portavoz del Partido Popular en Granja de Torrehermosa, Mercedes Moruno, son personas de este partido, este partido que tiene implantación nacional, no como otros, y que recoge, sobre todo en mi tierra, el sentir de los pueblos, el sentir de las personas que viven en pequeñas localidades y que tienen problemas en su día a día, como los tienen los que viven en las grandes urbes y nosotros intentamos traer aquí esa problemática.

Esta es una carretera nacional, una carretera, como decía, que une Badajoz con Córdoba y Granada y que en el tramo comprendido entre Azuaga y Granja de Torrehermosa, un tramo de 11 kilómetros, entre los kilómetros 142.9 y 153.6, se encuentra el tramo de carreteras más peligroso de Extremadura, el tramo que más accidentes por kilómetro y por vehículo que pasa se produce ahí en nuestra región y uno de los más peligrosos de España.

Se trata de una carretera nacional, pero una carretera con un tráfico únicamente de 2500 vehículos, hay carreteras con mucho menor índice de siniestralidad con 30 veces más tráfico que esta. Es una carretera ancha, bien asfaltada en casi todo su recorrido, por lo menos en este tramo, que, si bien hasta Azuaga viniendo desde Llerena, y la compañera socialista, que es de la zona, me corregirá, es bastante recta y sin problemas orográficos, a partir de Granja de Torrehermosa sí es verdad que tiene alguna curva, pero tampoco es una carretera complicada, y es una carretera que extraña que esté este tramo, si no es por los cruces que se producen en ambas poblaciones, como la carretera más peligrosa de Extremadura, porque cualquiera que la ve no da la impresión de que lo sea.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 18

Durante estos años de gobierno del Partido Popular se han realizado inversiones en la vía, se ha reforzado el firme, se han reforzado los laterales de la carretera, se han aprobado inversiones, como es la variante de Zafra en esa misma carretera, unos kilómetros antes, etcétera, etcétera, algo que se está invirtiendo para mejorar en seguridad de esa carretera, pero no se consigue sacar este tramo de la relación. Ya en 2010 aparece una petición del Ayuntamiento de Azuaga al Gobierno entonces de don José Luis Rodríguez Zapatero, para intentar corregir la siniestralidad que tiene o que tenía este tramo, y que sigue teniéndola ocho años después. Yo creo que nuestra propuesta va encaminada a intentar buscar soluciones...

El señor **PRESIDENTE**: Por favor. Perdona, señor Píriz. Un poco de silencio, porque si no es muy difícil seguirlo.

El señor **PÍRIZ MAYA**: Va encaminada a intentar buscar soluciones para este tramo concreto y este tramo concreto intentar elevarlo al resto de carreteras que pueden tener esta misma problemática, una carretera que a priori no parece que pudiera tener tanta siniestralidad, pero que realmente la tiene.

Aquí coincide otro problema más, y es que esta carretera formará parte en un futuro de la próxima autovía A-81, una reivindicación de todos los ayuntamientos de la zona, una reivindicación de todos los extremeños, una carretera que unirá Badajoz con Córdoba y Granada, una autovía que este año en los Presupuestos de 2018 ya tiene una pequeña dotación presupuestaria y que conforme, entiendo, las inversiones del AVE en Extremadura vayan reduciéndose porque el tramo extremeño está prácticamente concluido, esperemos que el Gobierno de la nación en ese momento, que esperemos que sea del Partido Popular, pueda acometer esa autovía y, si es del Partido Socialista, yo le insto a que lo haga porque los extremeños, los habitantes de Llerena, Azuaga, Berlanga, Granja de Torrehermosa, Zafra, hacia atrás en la carretera seguro que le agradecen al Partido Socialista o nos agradecen a nosotros, al Partido Popular, y en realidad nos agradecerán a todos si nos ponemos de acuerdo y somos capaces de conseguir que esta carretera, que tiene bastante tráfico, que une el sur de España desde el oeste hasta el este se pueda convertir en una autovía y deje de aparecer en las estadísticas a nivel nacional únicamente por problemas de siniestralidad.

Creo que es el sitio en el que hacer esta reivindicación, que los alcaldes están saliendo a la calle allí y creo que nosotros, que tenemos que traer la palabra de los extremeños a esta Cámara, es el momento de reclamar para Extremadura, reclamar para la comarca, reclamar para mi provincia, la provincia de Badajoz, que en la medida en que empiece a ser posible por disponibilidad presupuestaria, se empiece a trabajar en la construcción de la autovía A-81 y podamos acabar con la siniestralidad. Y mientras, como planteamos en la propuesta, creemos que es el momento de analizar el tramo, de hacer un estudio serio, de hacer un estudio que pueda ser elevable a otros tramos similares y que se saquen conclusiones para evitar el fallecimiento más o menos habitual de personas en este tramo y los accidentes que se producen.

Y nada más. Muchísimas gracias, señor presidente.

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

A continuación, para fijar posición, por el Grupo de Ciudadanos, doña Irene, tiene la palabra.

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

Es sin duda importante en esta Comisión que hablemos sobre el mantenimiento de carreteras, aunque es cierto que en todos estos temas hay muchas cosas que deberíamos también trasladar a Fomento porque, al fin y al cabo, es quien tiene el presupuesto, quien puede hacer estas modificaciones. Pero, sin duda, creo que desde el punto de vista de seguridad vial detectar tramos de concentración de accidentes y actuar en ellos o incidir para que Fomento actúe en ellos me parece que desde luego es responsabilidad nuestra como parte de esta Comisión.

Lo que sí que me sorprende es un poco el cambio de actitud en este caso del Partido Popular, porque supongo que es parte del juego parlamentario, pero, curiosamente, hace no tanto escuchábamos precisamente criticar este tipo de iniciativas y de cuestiones, que sin duda son necesarias para la seguridad vial y hoy, sin embargo, nos presentan una, nos presentan una directamente el Grupo Popular en esta Comisión, lo cual me llama la atención y, como digo, creo que es importante que se analicen de una manera global, que se analicen desde Fomento y sobre todo desde la Oficina Nacional de Evaluación, la ONE, que incluimos en su momento en Ciudadanos en el pacto de Gobierno con el Partido Popular de entonces, espero que el Partido Socialista no se olvide de la ONE y que realmente salga adelante y que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 19

realmente se hagan de manera coherente, los proyectos de Fomento no pueden ser para que un político determinado, que es de una región determinada, y perdón por comentarlo a mi compañero, que precisamente viene a exponer un problema que hay en una carretera de su zona, de Extremadura, pero es que es así, la política de Fomento no puede ser para que un política de una zona determinada consiga votos, eso tiene que acabar y eso lo tenemos que racionalizar y hacerlo desde la Oficial Nacional de Evaluación para que de alguna manera se afronten en primer lugar aquellos proyectos que sean más necesarios y aquellos que realmente vayan en beneficio de todos los ciudadanos.

Y, una vez dicho esto, efectivamente, esa zona es conflictiva. Mire, tan solo hace seis días hubo una víctima mortal más en un choque frontal en la zona de un turismo contra un camión y falleció un guardia civil, así que mis condolencias sobre todo y que, por supuesto, claro que hay que invertir en seguridad vial, pero, como digo, es en Fomento y tenemos que todos hacer hincapié en eso. Pero, lamentablemente, fíjense, tanto el PP como el PSOE andaluz en este caso habían reivindicado la necesidad de este desdoblamiento que se plantea hoy de esta nacional, pero ni el Partido Popular ni el Partido Socialista en el Gobierno central mientras han estado gobernando han hecho nada al respecto para iniciar este desdoblamiento, así que lo único que existe por el momento es un estudio.

Así que, como digo, tomémonos las cosas en serio, tomémonos la seguridad vial en serio, porque están falleciendo continuamente cada día personas en nuestras carreteras, y apliquemos realmente en zonas que sabemos que son de siniestralidad muy alta, hagamos las obras que son necesarias, pero para eso es necesario que haya una Oficina Nacional de Evaluación que sea coherente, que siga criterios objetivos y que no esté con la idea de cuál es el político de turno, cuál es el partido que está ahora mismo o qué cinta es la que se va a cortar y nada más. Yo creo que mientras no cambiemos esa mentalidad, vamos a seguir teniendo iniciativas como esta una y mil veces en la Comisión de Seguridad Vial, pero vamos a obtener resultados nulos. Así que aplíquense. Hago referencia ahora al Partido Socialista, porque son los que pueden hacerlo, el Partido Popular tuvo su oportunidad y pasó el tren, veremos qué pasa más adelante.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición por el Grupo Podemos tiene la palabra el señor Carracedo.

El señor **CARRACEDO VERDE**: Gracias, presidente.

Nos traen hoy aquí una PNL para reivindicar un arreglo en una carretera, que conozco además bien porque mi familia, ambos mis padres son de Fregenal de la Sierra y desde Badajoz es la carretera que hay que tomar, una carretera que siempre ha tenido una serie de deficiencias, como siempre ha tenido deficiencias una región como es Extremadura, y al PP se le ocurre siempre, siempre se acuerda de esa España vacía, esa España con deficiencias cuando pasa a la oposición. Han pasado pecho por algunas obras que han realizado en el tramo de Zafra durante los años de Gobierno...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Carracedo. Por favor, les pido a los representantes del Grupo Popular que mantengan la voz baja y si tienen necesidad de hablar, que salgan de la sala.

Gracias.

El señor **CARRACEDO VERDE**: Gracias.

Decía que el PP se acuerda de esa España sin infraestructuras, esa España carente, esa España con necesidades, cuando está en la oposición y cuando está en el Gobierno las demandas son menores. Es curioso y no sé muy bien cómo va a funcionar esta Comisión en el sentido de que traemos enmiendas, traemos PNLs para quejarse, en este caso el PP, las cosas que no han hecho cuando estaban en el Gobierno hasta hace bien poco. Como decía, Extremadura es una zona olvidada, lo ha sido siempre, en términos de transporte hay una demanda sobre la mesa que ahora tendrá que gestionar el Partido Socialista, que es la del tren, es una España en la cual normalmente siempre es objeto de debate y de tirarse piedras políticas, pero poco de acometer las obras que son necesarias.

Efectivamente, nosotros estamos a favor de esta PNL y estamos a favor de que se produzcan las mejoras necesarias tendentes a mejorar la seguridad vial y que eviten los accidentes, que no solo son en los dos pueblos mencionados hoy que a colación se traen, sino que son otros muchos, _____ también tuvo un accidente no hace mucho, y nuestra postura es a favor, pero no dejamos de sorprendernos de que esta Comisión se utilice para tirarse los trastos de las cosas que no se han hecho, cuando hace apenas tres meses estaba en capacidad de hacerlo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 20

En cualquier caso, esperamos que el PSOE tome nota de la demanda que hace ahora el PP, que está en la oposición e, igualmente, el PSOE tome nota de las enmiendas y PNLs que trajo cuando estaba en la oposición, y que ahora está en el Gobierno y puede desarrollar, que son muchas y muy interesantes. Muchas gracias.

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

Para concluir el debate de este punto 6.º del orden del día, por el Grupo Socialista tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, señor presidente. Buenas tardes ya a todos y a todas.

El Partido Socialista tiene una larga trayectoria y suele cumplir con los compromisos que tiene adquiridos, en primer lugar, yo para hablar de esta iniciativa quiero dar la bienvenida a la misma y bienvenida sea la moción de censura que propició como consecuencia un cambio de Gobierno, lo que a su vez ha propiciado que el señor diputado, la señora portavoz de Granja de Torrehermosa o la señora alcaldesa de Azuaga se preocupen por el estado de esta carretera. El Partido Socialista, como bien decía el diputado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, viene ya interesándose por esta carretera y por el estado de la misma desde hace mucho tiempo. Son diversos los estudios de la RACE y de Eurorad en distintos años, 2017-2018 son los últimos que tengo aquí, y esta diputada ya preguntó al Gobierno cuáles eran las intenciones para arreglar la misma, con qué presupuesto contaba, qué inversión tenía prevista, qué medidas previstas pensaba tomar. La respuesta del gobierno del Partido Popular fue indicarnos que actualmente en la provincia de Badajoz no hay identificado ningún tramo de concentración de accidentes y un largo etcétera que completa hasta..., esto ha sido unos días antes de que el diputado del Partido Popular registrara su iniciativa, o sea, hace relativamente poco, en el mes de abril de este año.

Realizada la moción de censura, al PP le empieza a preocupar la situación de Extremadura, de su provincia, de su comunidad autónoma. Mire, señor diputado, a mí no me preocupa lo que me diga que me preocupa, que me ocupa, un diputado o un concejal de mi partido, me preocupa la seguridad de los ciudadanos y ciudadanas extremeñas, entre otras yo, que transito continuamente por esa carretera, y de todos los que no siendo extremeños transitan por allí porque es un punto negro, como usted bien decía, y como no reconocía su gobierno.

Hemos presentado múltiples iniciativas y la consecuencia inmediata es que una iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Socialista en 2016 y vuelta a presentar después en 2017 esta misma semana se va a debatir en la Comisión de Fomento, que es donde corresponde atajar esta situación tan problemática. Por tanto, lo que yo le pido al resto de la Cámara, nosotros vamos a aprobar esta iniciativa con tan buena voluntad, de que a ver qué pasa allí, de que a ver si se hace algo, se haga lo que realmente hay que hacer y que venimos demandando desde hace muchísimos años y que ustedes dejaron suspendido cuando llegaban al Gobierno el estudio de información de conversación en autovía de esta carretera 432 en la famosa A-81. Mire, para colmo de colmos, se publicaba esta semana en la prensa de Córdoba, y ha sido una respuesta a un diputado de esta Cámara del Grupo Socialista, don Antonio Hurtado, que el anterior gobierno solamente había iniciado un estudio para hacer una autovía con un carril en cada sentido. ¿Eso se llama autovía? Una auténtica tomadura de pelo.

Por eso, yo les digo, el Grupo Socialista va a aprobar esta iniciativa, pero como es consecuente y tiene registrada una iniciativa de 2017 y otra de 2016 y se va a debatir el próximo jueves en la Comisión de Fomento, les insto a todos ustedes a instar a mi gobierno, que siempre se ha comprometido, a retomar el proyecto que ya estaba de desdoblamiento de la Nacional 432 real, y no un carril en cada sentido, y a incluir en los próximos Presupuestos Generales del Estado la partida presupuestaria para retomar e iniciar dicho proyecto y además fijar el calendario de actuaciones. Lecciones poquitas. Bienvenidos a la preocupación por la seguridad vial en la Nacional 432, bienvenidos a que recuperemos y hagamos por fin el proyecto de autovía para la carretera Nacional 432 Badajoz-Granada, futura A-81.

Apoyamos su propuesta sin ninguna duda, en el convencimiento de que este Gobierno, el actual, el legítimo gobierno actual del Partido Socialista demostrará el interés que siempre tuvieron los gobiernos socialistas por la Comunidad Autónoma de Extremadura, gobierne quien gobierne en los diferentes pueblos y en beneficio de todos los ciudadanos, extremeños o no, que circulamos por las carreteras de este país.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. En principio no hay ninguna enmienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 21

— SOBRE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/003631).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente y última ya proposición no de ley, de la que es autor el Grupo Parlamentario Ciudadanos y versa sobre vehículos de movilidad personal. Tiene la palabra la señora Julià.

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

El tráfico urbano hasta ahora ha diferenciado entre peatones y vehículos a motor, a los primeros se les ha asignado siempre su espacio en las aceras y a los segundos en las calzadas. Sin embargo, las nuevas tecnologías han favorecido la aparición de soluciones de movilidad urbana que favorecen los desplazamientos peatonales mediante el uso de nuevos modelos de vehículos, capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción pueden exceder de las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico. En algunos casos ostentan una masa superior a la de las personas, pudiendo llegar desde 25 a 300 kilos, y se mueven a una mayor movilidad que los peatones, pudiendo alcanzar los 45 kilómetros por hora. Como consecuencia de su masa y de su velocidad y por carecer hasta el momento de un espacio propio en las vías, los vehículos de movilidad personal pueden generar situaciones de riesgo, al compartir el espacio urbano con el resto de usuarios. Casos estamos viendo tanto en Valencia como en otras grandes ciudades. En este sentido, el Defensor del Pueblo ya comentó que el uso compartido de las aceras entre los vehículos y los peatones de todas las edades resulta cuanto menos complicado y un riesgo evidente para todos los usuarios de este espacio, especialmente para las personas de edad avanzada, para los niños o cualquier persona de movilidad asistida, cuando la falta de exigencia de estos requisitos previos para su manejo. De acuerdo con lo que dispone la instrucción de la DGT antes citada en lo que se afecta a permisos o licencias de circulación y conducción, los vehículos de movilidad personal no son vehículos de motor y, por lo tanto, no requieren de autorización administrativa para circular ni para tener permiso de circulación o licencia, ni cabe exigirles tampoco conocimientos previos para su uso. Ahora bien, precisamente por esa falta de exigencia de autorización, las posibilidades de incurrir en una utilización imprudente o negligente han de ser necesariamente ponderadas por las administraciones públicas competentes, a la vez, tampoco están obligados a tener seguro o aseguradoras en este tipo de vehículos.

El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, como hemos comentado en la proposición no de ley anterior y hemos debatido, es el órgano competente, tiene las funciones y puede estimar los adecuados planes de actuación para que en las vías urbanas puedan solaparse lo que son vehículos de movilidad personal en base a esta catalogación técnica de la DGT, y vehículos, ciclos, peatones, etcétera, según la instrucción de la DGT 16/V-124.

Por eso, hemos traído a esta Comisión esta proposición no de ley, instando al Congreso de los Diputados a estudiar en el seno del Consejo Superior de Tráfico, de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible planes de actuación conjunta en vías urbanas para los vehículos de movilidad personal, especialmente los del tipo A, monociclos eléctricos, *hoverboards*, patinetes eléctricos, y de tipo B, *segways*, en base a la catalogación técnica y jurídica y la normativa aplicable a los vehículos de movilidad personal establecida en la instrucción 16/V-124.

Señorías, existe una falta de actuación de normativa donde la DGT ha regulado según sus posibilidades hasta el momento la falta de legislación que tenemos en estos vehículos de movilidad personal, pero lo que hace es traspasar todas las competencias a los ayuntamientos, habrá ayuntamientos que regularán y habrá otros que no regularán dichos vehículos en sus normativas. Por lo tanto, creemos que hace falta que se haga una legislación común en todo nuestro territorio común en cuanto a los vehículos de movilidad personal. Las diferencias surgidas entre nuestros municipios últimamente en los últimos meses pueden causar una problemática sobrevenida por las diferentes ordenanzas y sobre todo un mal entendimiento tanto para los usuarios como para los peatones y el resto de vehículos, traducándose en un aumento de siniestralidad, para lo cual estamos luchando en esta Comisión disminuir las cifras. Lo que queremos es que la DGT no mire hacia otro lado en el caso de movilidad y sobre todo que nos ayude a regularla.

Por lo tanto, creemos que esta proposición no de ley es necesaria y urgente ahora mismo y pedimos que, por favor, atiendan a este estudio y a esta proposición y la acepten.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 22

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Julià.

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

El señor **TREMIÑO GÓMEZ**: Muchas gracias, presidente. Señorías, buenas tardes.

Señora Julià, querida señoría, el Partido Popular aplaude la iniciativa de Ciudadanos con la presentación de esta PNL, de verdad que la aplaude y además ya adelanto que nuestro voto va a ser favorable, siempre y cuando se acepte la enmienda que hemos incluido, que lo único que hace es aportar un poco sobre todo el objetivo, que a mi juicio, al juicio del Partido Popular tiene que ser, que es el de garantizar siempre la prioridad y la seguridad de los peatones y en especial de las personas con movilidad reducida.

Yo le digo que incluso estando de acuerdo, a mí me hubiera gustado que hubiera estado un poquito más trabajada la PNL, se lo digo, no se lo tome a mal, querida amiga, porque la PNL se parece mucho a la tesis doctoral del presidente del Gobierno, de Pedro Sánchez, no en cuanto al contenido, en cuanto al fondo de la cuestión, tampoco en cuanto al tiempo, que parece que se han hecho las dos muy rápidamente, con poco tiempo, sino en cuanto a la forma, porque su PNL en muchos casos, como dicen algunos medios de comunicación, es un plagio literal de la instrucción de vehículos de movilidad personal, instrucción 16/V-124, de la Subdirección General de Movilidad, de la Dirección General de Tráfico, es decir, su exposición de motivos en algunos casos ha copiado literalmente la instrucción y por eso digo que es un plagio y en eso se parece a la tesis doctoral del presidente del Gobierno, tal y como dicen algunos medios de comunicación.

En cualquier caso, permítame decirle que hemos hecho esta propuesta, no hace falta nada más que pasearse por los medios de comunicación y por las redes sociales para ver la infinidad de atropellos que se están produciendo en los últimos meses a personas mayores y a personas con movilidad reducida, con estos vehículos de movilidad personal en todas las ciudades en España, en Vitoria, en Sevilla, en Badajoz. Con lo cual, yo estoy de acuerdo en que tiene que haber, como usted apunta perfectamente, esos planes de actuación conjunta, pero teniendo claro que el objetivo es la seguridad de los peatones y en especial de las personas con movilidad reducida.

Decirle que sí que es verdad que el Partido Popular tomó cartas en el asunto, que el Gobierno del Partido Popular, la DGT no miró, como usted ha dicho, hacia otro lado, sino que, efectivamente, como usted bien sabe, en el año 2016 publicó la instrucción que le ha servido a usted como documento para preparar esta PNL.

Así que esperamos que acepten gustosamente nuestra enmienda, que mejora claramente el texto y que, como digo, estamos de acuerdo.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición por el Grupo Podemos tiene la palabra don Jorge Luis.

El señor **LUIS BAIL**: ¿No hay grupos anteriores?

El señor **PRESIDENTE**: Postius, ¿quiere intervenir?

Tiene la palabra, entonces, el Grupo Mixto.

El señor **POSTIUS TERRADO**: Gracias, señor presidente. De una forma muy breve.

Entendemos lo que plantea esta proposición no de ley y entendemos también que el uso intensivo de este tipo de vehículos requiere de un marco regulatorio más específico, pero también es cierto que hay un marco propio de las comunidades autónomas que las faculta para poder hacer una regulación propia, como es el caso de Cataluña, y, por lo tanto, entendemos que, más allá de las buenas intenciones por parte del Estado, se debe respetar este marco competencial y, en consecuencia, aunque compartimos lo que plantea esta moción, si no se cambia el redactado de los acuerdos, nos vamos a abstener.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para no caer en un error, como antes, Esquerra Republicana no está presente, PNV tampoco, por lo tanto, tiene la palabra el Grupo de Podemos para defender su posición, don Jorge Luis.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 23

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

No es la primera vez que un cambio tecnológico lleva a un problema de convivencia en nuestras calles. 1867 la bicicleta llegó a través de Huesca a España y fue un cambio tecnológico que supuso que las ciudades tenían que adaptarse y empezar a convivir. El paradigma que debía haberse empleado y que muchas veces nos acabamos quejando, es que bajo la idea de la *securitización* o de la cultura de seguridad vial, lo que se esconde es un conflicto permanente y la idea de que se acaba, podemos hablar del reciente Premio Nobel sobre los insultos de los conductores cuando se suben a un coche, se acaba poniendo unos intereses o una situación por encima de la de los demás. Lo que nos gustaría, y para eso creo que esta proposición va en la misma línea de otras muchas PNLs que hemos aprobado ya en esta Comisión, es llevar a cabo una reforma profunda de la Ley de Seguridad Vial, de Tráfico y de Movilidad Sostenible, y para eso se nos prometió hace ya unos años, con el Partido Popular en el Gobierno, que se iban a acometer unos cambios normativos, cambios que fueron sometidos, como esta misma proposición hace referencia, al arbitrio del Consejo Superior de Tráfico y que seguimos sin ver. La última pregunta que hicimos a este respecto, el actual gobierno, respondiendo a una pregunta que se le había hecho al anterior gobierno, nos ha respondido que tiene previsto para 2019 cuatro cambios normativos, entre los cuales se haya la Ley de Tráfico. Esperamos, y es algo que querríamos haber tenido ya para esta Comisión, poder hablar con el nuevo director general de Tráfico o con el ministro del Interior, para ver cuáles van a ser las guías de este cambio normativo y qué texto se nos va a poder presentar. Se nos dijo que había un borrador y seguimos sin verlo encima de la mesa. Sobre la participación, y por lo cual no hemos hecho ninguna enmienda a esta proposición, nos parece adecuado que pase por el Consejo Superior de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y precisamente por ello hicimos enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para el mayor número de órganos de participación de este Consejo.

Y, lo dicho, realmente hace falta una actuación normativa, es algo que llevamos pidiendo hace años, es algo que hubo un compromiso del Partido Popular, un compromiso que no le dio tiempo a acabar o que tampoco aceleró, y que desde luego esperamos que este nuevo gobierno pueda poner en marcha. Nosotros vamos a estar aquí, nosotros y nosotras, para aportar nuestra visión de un paradigma de la cultura de la paz vial, más que de la seguridad vial, y que podamos tener paz en nuestras calles.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Jorge.

Para fijar posición por el Partido Socialista, y ya concluiríamos el debate, el señor Quintana.

El señor **QUINTANA MARTÍNEZ**: Buenos días señor presidente, señorías. Seré breve para contestar y fijar posiciones de mi grupo parlamentario.

En relación con la proposición no de ley presentada por el Grupo de Ciudadanos mi grupo parlamentario cree pertinente esta PNL y por eso votaremos sí, para que el actual gobierno, y no el anterior gobierno, que aparece y desaparece, como bien decía usted, el máster de su actual presidente, digo a través de este actual gobierno, a través de la Subdirección General de Movilidad y Tecnología, perteneciente a la DGT, donde se deberá estudiar la catalogación técnica, certificación, registro y circulación en vía urbana de los vehículos de movilidad urbana, como así lo establecen la instrucción, como bien decían, 16/V-124.

Muchas gracias.

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

A continuación, Grupo de Ciudadanos, respecto a la enmienda que ha sido defendida por el señor Tremiño, ¿puede indicarme si la acepta, no la acepta, la transacciona? ¿Qué futuro va a correr la enmienda?

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Aunque quieran desprestigiar la iniciativa, vamos a aceptar porque mejora y es salvavidas.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Acepta la enmienda.

Vamos a proceder, por tanto, a continuación a votar las distintas iniciativas en función de las enmiendas, pero antes, y así damos tiempo a la letrada a que pueda presentarme, quería comentar, por favor, a la Comisión, que tal y como la semana pasada se acordó en Mesa y Junta de Portavoces, me he puesto en contacto con el Gobierno para ver si podía hacer uso de la delegación que me había dado la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 24

Mesa y la Junta de Portavoces para convocar Comisión el 27 de septiembre, jueves por la tarde, a las 17 horas, con la presencia de un miembro del Gobierno. Ese miembro del Gobierno, según es voluntad del Gobierno, es el director general de Tráfico y, por lo tanto, cumplo estrictamente lo acordado en la reunión que mantuvimos la semana pasada. El director general de Tráfico procederá a una convocatoria de la Comisión para el jueves a las 17 horas. Jueves 27 de septiembre el director general de Tráfico comparecerá, tal y como se había manifestado, en interés de varios grupos.

Por otra parte, quiero recordar a la Comisión que en su momento yo como presidente de la Comisión dirigí un escrito a la Mesa pidiendo una sala para organizar unas jornadas sobre movilidad sostenible, entonces, es algo que realmente me preocupa y me gustaría que los grupos para la próxima reunión que tengamos de Mesa hayan podido fijar criterio al respecto, porque cuando yo le pido a la presidenta una sala o la utilizo o le digo que queda libre nuestra petición, pero no me gusta dejar a la presidenta de la Cámara como si fuéramos aquí un grupo de niños que no sabemos cuál es nuestro criterio. Entonces o so o arre, y a mí me parece y estoy encantado en tener esa jornada, me parece muy interesante, me parece muy oportuno, pero me gustaría que para la próxima reunión de la Mesa los miembros de los distintos grupos fijen criterio y, si puede ser, hablen entre ellos para traer un cierto contenido, para si impulsamos esa idea o retiramos la petición. ¿De acuerdo?

El señor **GAMAZO MICÓ**: Señor presidente, si me permite.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias.

Únicamente recordar que hay una petición por parte de este grupo parlamentario donde solicitamos la comparecencia del ministro del Interior, que no decae por mucho que comparezca el director general de Tráfico, porque nos gustaría que en su momento, cuando lo crea oportuno, cuando la agenda se lo permita, y lo más pronto posible, si pudiese ser, asista y comparezca para poderle interpellar en esta Comisión.

Gracias.

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

Desde luego, aprovecho que comparece el director general en respuesta a las peticiones que han formulado los grupos parlamentarios, para la comparecencia del ministro del Interior queda, naturalmente, como asunto pendiente de incorporar un orden del día cuando así lo decida la Junta de Portavoces de la Comisión y la Mesa.

VOTACIONES:

El señor **PRESIDENTE**: Punto 2.º, proposición no de ley relativa a la mejora de la seguridad vial en la N-642 a su paso por los municipios de Foz, Ribadeo y Cervo en A Mariña (Lugo). Hay una enmienda transaccional. Se vota en términos de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada en los términos de la enmienda transaccional por unanimidad.

Punto 3.º, proposición no de ley respecto al municipio de Curtis y el incremento de la seguridad en las carreteras. ¿Hay enmienda transaccional? Hay enmienda transaccional. Se vota en los términos de la enmienda transaccional, por tanto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 9.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada en los términos de la transaccional.

4.ª proposición no de ley en materia de seguridad vial y coordinación de las medidas adoptadas por los municipios. Se vota en los términos de la transaccional.

Efectuada la votación dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por los votos que ha emitido la Comisión, sin que no se refleje ningún voto en contra ni tampoco abstención.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 607

18 de septiembre de 2018

Pág. 25

Punto 5.º, proposición no de ley relativa a la informatización del modelo de examen teórico de conducción, en los términos de la enmienda transaccional que se ha acordado entre los distintos grupos.

Efectuada la votación dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada en los términos de los votos emitidos por la Comisión, sin ningún voto en contra y ninguna abstención.

Proposición no de ley, la número 6.ª, por la que se insta al Gobierno a analizar las posibles mejoras de seguridad de la carretera 432 de la provincia de Badajoz. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada al contar con los votos de todos los grupos presentes en la Comisión.

Y pasamos a la última de las proposiciones no de ley sometidas a votación, sobre vehículos de movilidad personal, esta en función de la enmienda transaccional. Se vota en los términos de la enmienda transaccional que tiene la mesa, se incorpora, mejor dicho, la enmienda del Partido Popular.

Efectuada la votación dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por los votos presentes de la Comisión, sin voto en contra y sin voto abstención.

Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Muchas gracias.

Era la una de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-607