



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

Año 2016

XI LEGISLATURA

Núm. 72

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL  
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

**PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> IRENE RIVERA ANDRÉS**

Sesión núm. 2

celebrada el martes 26 de abril de 2016

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

- Pronunciamiento de la Comisión, a efectos del artículo 44 del Reglamento, sobre solicitud de comparecencia de la señora directora general de Tráfico (Seguí Gómez), para informar sobre las cifras de accidentalidad del año 2015 y los primeros meses del año 2016. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 212/000055) .... 2
- Delegación en la mesa de la Comisión de la competencia de esta de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la Resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. (Número de expediente 042/000001) ..... 2
- Comparecencia de la señora directora general de Tráfico (Seguí Gómez), para informar sobre las cifras de accidentalidad del año 2015 y los primeros meses del año 2016. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 212/000055) .... 3
- Proposiciones no de ley:
- Sobre la necesaria redefinición por el Gobierno de sus medidas en materia de seguridad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000362) ..... 5
  - Sobre la necesidad de promover un plan estratégico que frene el aumento de la siniestralidad en las carreteras españolas. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/000405) ..... 10

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 2

— Relativa a declarar el «Día Nacional de la Movilidad Ciclista». Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000423) .....	14
— Sobre el transporte de personas en bicicleta. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/000479) .....	17
— Sobre medidas ante el incremento del intrusismo y la piratería en el transporte público de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas. Presentada por el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000539) .....	21
— Sobre el estudio integral, sustitución, reforma y actualización de los sistemas viales de contención («quitamiedos», guardarraíles, biondas y señales verticales). Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/000544) .....	24
<b>Debate sobre:</b>	
— Declaración institucional en relación con la muerte de las trece estudiantes de Erasmus en el accidente de autocar sucedido el día 20 de marzo, en la AP-7, a su paso por el término municipal de Freginals (Tarragona). Por acuerdo de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. (Número de expediente 140/0000007) ....	28
Proposiciones no de ley. (Votación) .....	29

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

**PRONUNCIAMIENTO DE LA COMISIÓN, A EFECTOS DEL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO, SOBRE SOLICITUD DE COMPARECENCIA DE LA SEÑORA DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO (SEGUÍ GÓMEZ), PARA INFORMAR SOBRE LAS CIFRAS DE ACCIDENTALIDAD DEL AÑO 2015 Y LOS PRIMEROS MESES DEL AÑO 2016. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 212/000055).**

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días, iniciamos esta primera sesión de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible con el primer punto del orden del día. A efectos del artículo 44 del Reglamento, todos los miembros de la Comisión nos debemos pronunciar sobre la solicitud de comparecencia de la señora directora general de Tráfico, para informar sobre las cifras de accidentalidad del año 2015 y los primeros meses del año 2016. Haremos esta votación a mano alzada.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 10.**

La señora **PRESIDENTA**: Por tanto, se ratifica dicha solicitud de comparecencia.

**DELEGACIÓN EN LA MESA DE LA COMISIÓN DE LA COMPETENCIA DE ESTA DE ADOPCIÓN DE LOS ACUERDOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (Número de expediente 042/000001).**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de ésta de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la Resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. ¿Puede aprobarse dicha delegación? (**Asentimiento**). Queda, por tanto, delegada la competencia del artículo 44 en la Mesa de esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 3

**COMPARECENCIA DE LA SEÑORA DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO (SEGUÍ GÓMEZ), PARA INFORMAR SOBRE LAS CIFRAS DE ACCIDENTALIDAD DEL AÑO 2015 Y LOS PRIMEROS MESES DEL AÑO 2016. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 212/000055).**

La señora **PRESIDENTA**: El siguiente punto del orden del día es la comparecencia de la señora directora general de Tráfico. Con fecha 22 de abril, hemos recibido una carta con la siguiente comunicación: En relación con el orden del día de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del próximo día 26 de abril, en el que se ha incluido la comparecencia de la directora general de Tráfico, reitero que el criterio del Gobierno, avalado por el informe que se remitió el pasado 10 de marzo con número de registro 3.025, es que la Cámara no puede someter al Gobierno en funciones y a sus altos cargos a iniciativas de control, en la medida en que no existe relación de confianza entre un Gobierno en funciones y el Congreso de los Diputados. Por tanto, ahora corresponde fijar la posición de los grupos parlamentarios en relación con la incomparecencia de la directora general de Tráfico siguiendo el orden de menor a mayor. Como esta es la primera sesión de la Comisión, quiero aclarar los tiempos de los turnos de intervención; serán tres minutos para fijar posición, tres minutos para la defensa de enmiendas y cinco minutos para la intervención del grupo proponente. Por tanto, ahora corresponde un turno de tres minutos al portavoz del Grupo Parlamentario Mixto. ¿Grupo Parlamentario Mixto? (**Pausa**). No está su portavoz. ¿Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)? (**Pausa**). Tampoco está. Por el Grupo Parlamentario Catalán (Democràcia i Llibertat), tiene la palabra su portavoz, la señora Ciuró.

La señora **CIURÓ I BULDÓ**: Muchas gracias, señora presidenta.

En mi grupo parlamentario lamentamos profundamente que no se hayan producido las comparecencias solicitadas en las distintas Comisiones, así como la tónica general de la actitud de los altos cargos de la Administración del Partido Popular. Creemos que es un error político no dar cuenta al Parlamento de las actividades que el Gobierno está desempeñando, aunque sea un Gobierno en funciones. Pensamos que es un error estratégico, puesto que, eventualmente, en el caso de que el presidente hubiera tenido la posibilidad de formar un nuevo Gobierno, habría acudido a la Cámara a recabar la confianza para ser investido como presidente, esa misma confianza que ahora niega, por lo que es una incongruencia política. Por tanto, la incomparecencia del Gobierno representa una contradicción y lamentamos que haya supuesto sustraer del debate sus acciones como Gobierno en funciones.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Olòriz, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Hace ya unas semanas en la Comisión de Defensa, si no me equivoco, me lleve la sorpresa de la no asistencia del señor ministro. Luego han pasado las semanas y ha sucedido lo mismo en otras Comisiones. Y ya no es sorpresa, sino un poco desesperanza por aquello que se suele decir de que rectificar es de sabios, porque un Gobierno se puede equivocar, pero equivocándose y perseverando en la equivocación no se hace más sabio, al contrario. Y esta es la situación en la que hoy nos encontramos, y en una semana muy especial que explica muchas cosas. El mantenimiento de esta tozudez, el provocar un conflicto innecesario entre el Parlamento y el Ejecutivo puede que explique que esta legislatura sea tan corta. Quizás este sea un elemento que explique por qué una legislatura tan corta, en la medida en que ha faltado flexibilidad, ha faltado escuchar, ha faltado la posibilidad de pensar que a lo mejor uno se puede equivocar, y que si la mayoría va por otro lado, como mínimo, habrá que escucharla.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Igea.

El señor **IGEA ARISQUETA**: Efectivamente, nos encontramos nuevamente ante la incomparecencia de uno de los altos cargos del Gobierno. Esto no puede entenderse sino como una falta de respeto a la ciudadanía, puesto que son los ciudadanos los que pagan nuestros salarios, los empleadores del Gobierno y de sus altos cargos; y somos nosotros, los representantes legítimamente elegidos, la junta de accionistas de esta empresa. Un trabajador que no comparece ante su junta de accionistas, que no comparece ante sus pagadores, habitualmente no tiene mucho futuro en esa empresa. Esta actitud de incomparecencia

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 4

permanente para evitar meterse en el fango y ser controlados, francamente es una actitud incongruente. Es decir, no se puede argumentar como ha hecho el Gobierno del Partido Popular, que un Gobierno que no tiene la confianza de la Cámara tiene que ser menos controlado que un Gobierno que sí tiene la confianza de la Cámara. Esta es una argumentación que no se sostiene filosóficamente. Les daría una recomendación o un pequeño aviso: los combates a veces se pierden en el *ring*, pero también a veces se pierden por incomparecencia.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Igea.

Por el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Arrojo.

El señor **ARROJO AGUDO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, en efecto, todo está dicho y solo quiero subrayar que control no es sinónimo de confianza. El hecho de que estemos en esta coyuntura, vamos a decir sin precedentes, nos debería llevar a reaccionar de manera consistente ante las novedades. En este caso un Gobierno en funciones, de acuerdo que a priori no tiene la confianza del Parlamento, pero justamente por eso la figura del control es más relevante. Ese Gobierno debe someterse al control de los que, obviamente, en estos momentos somos representantes directos de la ciudadanía. Es una cuestión más allá de los debates de técnica jurídica o administrativa, creo que la ciudadanía esto lo entiende muy bien. Entonces, en esta dinámica lo que más me preocupa es qué hacemos desde aquí para reforzar o mejorar la confianza ciudadana en las instituciones. Y esto no lo mejora, pues la ciudadanía está descontenta y desconfiada no solo por lo que hacemos o decidimos, sino por cómo hacemos las cosas. Esta es una mala práctica que tiende a reforzar esa desconfianza. Debemos reflexionar entre todos, no solo con las señorías del Grupo Parlamentario Popular, porque cuando nos dicen: ustedes nos convocan solo para desgastar al Gobierno, tengo que decirles que controlar no significa desgastar; controlar en un momento determinado puede significar que si, en efecto, el Gobierno tiene cuestiones positivas que ofrecer, saldrá reforzado del control y si, obviamente, tiene cosas que no están bien, será criticado, pero forma parte de la democracia. Por tanto, hagamos un llamamiento para hacerlo bien en el tiempo que estemos aquí, actuemos con buenas prácticas que refuercen la confianza de la ciudadanía en estas instituciones.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Arrojo.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Sahuquillo.

El señor **SAHUQUILLO GARCÍA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Intervendré brevemente porque me sumo a las palabras de mis predecesores. Algo lógico porque si uno lee el objeto de la comparecencia, es decir, informar sobre las cifras de accidentalidad del año 2015 y los primeros meses de 2016, yo estoy convencido de que la directora general de Tráfico no tendría problema alguno en venir. Además, ante el cambio de tendencia que al parecer se está produciendo en la siniestralidad, estoy convencido de que ella sería la más interesada porque lleva años trabajando desde la dirección general para paliar esta lacra, en ver qué diagnóstico hacemos y las posibles soluciones. Por tanto, creo que el Gobierno se ha equivocado desde el principio porque, además, sí ha habido algunos ministros que han comparecido. Si no comparece en base al criterio de que el Gobierno en funciones y sus altos cargos no pueden someterse a iniciativas de control en la medida en que no existe relación de confianza entre un Gobierno en funciones y el Congreso de los Diputados, por qué hay ministros que sí han comparecido, como el señor De Guindos o el señor Montoro, y el resto no han comparecido ni en la sesión de control en Pleno ni en Comisiones, ante los parlamentarios elegidos democráticamente hace cuatro meses por los ciudadanos para intentar mejorar las condiciones de vida de los españoles, que es para lo que estamos aquí. Por tanto, el Grupo Parlamentario Socialista no viene aquí hoy a hacer un juicio sumarísimo a la directora general de Tráfico, venimos a ver qué problemas hay y cómo podemos coadyuvar entre todos a buscar soluciones. En consecuencia, lamento profundamente esta incomparecencia. Estoy convencido de que ustedes, miembros del Grupo Parlamentario Popular, tendrían que ser los más interesados en que el Gobierno estuviera aquí para hablar de las cuestiones que nos preocupan, por las cuestiones que he argumentado, pero el tiempo nos pone a cada uno en su lugar.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Sahuquillo.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Bravo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 5

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

En representación del Grupo Parlamentario Popular mantengo nuestra posición no solamente en esta Comisión, sino la que hemos venido manteniendo a lo largo de estos días, y es que pensamos que no se puede someter a control político a un Gobierno que está en funciones. Ya estamos viendo que a lo largo de estas semanas todos los grupos parlamentarios tenían una versión respecto a que sí se podía someter a control político a un Gobierno que está en funciones, pero la realidad es que no opinaban lo mismo cuando se trataba del Parlamento de Cataluña o del Parlamento de Andalucía. También es verdad que esto no es algo inédito, que un Gobierno en funciones se niegue a comparecer, lo raro y sospechoso es que por primera vez en democracia se pretenda obligar a un Gobierno en funciones a someterse a este control. Este Parlamento no ha designado al Gobierno, que es su primera misión establecida en la Constitución. No se puede pretender llevar a cabo un control político de un Gobierno al que no se ha dado la confianza y, por tanto, no se le puede retirar. El Gobierno en funciones, conforme al artículo 21 del la Ley del Gobierno, limita sus actuaciones al despacho ordinario de los asuntos públicos y, por tanto, no busca el apoyo político del nuevo Parlamento, ya que sus decisiones son estrictamente de Gobierno y administración, no estableciendo nuevas políticas que puedan comprometer al futuro Gobierno. Por tanto, la pretensión de ejercer el control político de un Gobierno que no ha sido designado por el Parlamento y que no presume de su confianza, carece de cualquier tipo de razón política o legal. Dicho esto, no duden ustedes de que en cuanto esté constituido el nuevo Gobierno, como bien señala el señor Sahuquillo, la directora general de Tráfico será la primera interesada en comparecer aquí y hablar de esas líneas estratégicas en las que viene trabajando durante cuatro años y, sobre todo, de ese concepto que en seguridad vial repetiremos tantas veces que es el de tolerancia cero. Yo creo que ahí estaremos todos de acuerdo en el tiempo que tengamos por delante.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Bravo.

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

#### — **SOBRE LA NECESARIA REDEFINICIÓN POR EL GOBIERNO DE SUS MEDIDAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000362).**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la defensa de las proposiciones no de ley que se han presentado en esta Comisión. Calculando más o menos los tiempos que hemos comentado, de cinco minutos de intervención para el grupo proponente, tres minutos para la presentación de enmiendas y también tres minutos para fijar posición, las votaciones, que haremos al finalizar el orden del día, no se producirán antes de la una de la tarde. **(La señora vicepresidenta, Cantera de Castro, ocupa la presidencia).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Buenos días, pasamos, entonces, a la primera proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre la necesaria redefinición por el Gobierno de sus medidas en materia de seguridad vial. Tiene la palabra don Luis Carlos Sahuquillo.

El señor **SAHUQUILLO GARCÍA**: Muchas gracias.

Según datos de la Dirección General de Tráfico, la siniestralidad en las carreteras ha aumentado. Hoy podía haber comparecido la señora directora general de Tráfico a explicarlo y a desmenuzar estos datos de forma pormenorizada. Lo más preocupante de las cifras es la tendencia, ya que vuelven a reflejar la dinámica de estos últimos meses, en los que está aumentado tanto el número de siniestros como el número de víctimas. Es obvio que las estadísticas hay que mirarlas a medio y largo plazo, y así el año 2015 se cerró con una cifra de fallecidos en nuestras carreteras de 1.126 personas, representando un mínimo histórico desde 1960, pero lo preocupante es que por tercer año consecutivo el descenso es más simbólico que real y la gráfica comienza a ser prácticamente plana. Es una evidencia que el descenso en la siniestralidad se ha detenido, lo que podría cuestionar tanto la política de tráfico como un éxito reconocido a partir de 2004, como se ha puesto siempre de manifiesto en esta Comisión. Este cambio de tendencia, esta detención en el descenso de la siniestralidad en la circulación no es imputable al incremento de los desplazamientos o al envejecimiento del parque automovilístico, pues no podemos olvidar la drástica reducción de las inversiones tanto en conservación como en mantenimiento de las carreteras, ya no solo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 6

nacionales, también autonómicas. Un dato clarificador, solo entre 2013 y 2014 el presupuesto para mantenimiento y conservación de las carreteras se ha reducido en un 11 %, la friolera de algo más de 115 millones de euros. Esta falta de mantenimiento de las vías, fíjense, supone un sobrecoste anual para los conductores que se estima en cerca de 2.000 millones de euros.

Es obvio que el exceso de velocidad, las distracciones, el alcohol y las drogas son los elementos fundamentales causantes de la siniestralidad, pero junto a estas realidades, este cambio de tendencia puede responder, al menos desde mediados de 2013, a una pérdida paulatina de efectividad en las políticas de control del tráfico por carretera. La presión para que el conductor respete las normas de velocidad y adelantamiento en carretera debe mantenerse, pero la actividad de la Dirección General de Tráfico no puede centrarse, exclusivamente, en la elaboración de campañas de publicidad y el miedo respecto a sancionar, sino que es preciso avanzar hacia verdaderas innovaciones en el campo de la educación vial y en la prevención real. Unas carencias que podrían evidenciar que este Gobierno ha desterrado de su agenda política el problema de la mortalidad en nuestras carreteras —repito, podrían evidenciar, no soy taxativo en ello— como un problema de Estado que siempre ha sido, pudiera haber bajado la guardia y abandonar la seguridad vial a su suerte. No se puede bajar la guardia en la promoción de la educación, la formación y la sensibilización de la sociedad en este ámbito. Es preciso volver a implicar, siguiendo los mejores ejemplos desarrollados desde 2004 que tan buenos resultados han dado, la colaboración de todos los sectores afectados: clubes de automovilistas, asociaciones de víctimas, asociaciones de motoristas, fabricantes de vehículos, autoescuelas, compañías de seguros y empresas responsables del mantenimiento de carreteras.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista ha planteado esta proposición no de ley para que, de una manera urgente, se aborde el problema de la mortalidad en nuestras carreteras como problema de Estado, en colaboración con todos los colectivos afectados y con la debida coordinación con las restantes administraciones públicas, y se proceda a la necesaria redefinición de su política en materia de seguridad vial como política transversal, que implique coordinadamente a los distintos departamentos ministeriales afectados, adoptando las medidas precisas al respecto desde la potenciación de la educación, la formación y la sensibilización de la sociedad en este ámbito. Así, hemos planteado siete medidas en concreto que están explicitadas en la proposición no de ley, que no detallaré para no ser tan prolijo, que esperamos que esta Comisión apoye porque, como ustedes pueden ver, tanto lo que se dice en el texto como lo que yo les estoy contando no supone ningún tipo de crítica ni agresividad hacia la Dirección General de Tráfico o hacia este Gobierno, sino que hay que tomar medidas ante un problema que nos está preocupando absolutamente a todos y para lo que estamos aquí como responsables públicos, como es el cambio de tendencia que se está produciendo en la siniestralidad en los últimos meses. Y ahí estoy convencido de que todos mostraremos nuestra disposición para con nuestro trabajo hacer posible algo que decía la portavoz del Grupo Parlamentario Popular —por lo tanto, entiendo que apoyará esta PNL—, la tolerancia cero.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señor Sahuquillo.

A esta proposición no de ley se han presentado enmiendas por los Grupos Parlamentarios Podemos-En Comú Podem-En Marea y Popular. Por tanto, en primer lugar tiene la palabra don Juan Antonio Delgado.

El señor **DELGADO RAMOS**: Muchas gracias, señora presidenta.

La propuesta del Grupo Parlamentario Socialista me parece loable en sus intenciones pero escasa en sus pretensiones. Y lo digo porque se olvida de algo que para nosotros es básico y fundamental, como es la plantilla de la Guardia Civil y la disminución que ha sufrido en los últimos años. Esta iniciativa se basa en el aumento de la siniestralidad en las carreteras, en un análisis que yo diría que tiene puntos negros, es decir, que es necesario que matizar. Por ejemplo, hay que tener en cuenta que como consecuencia del triste y desafortunado accidente del autobús con los estudiantes de Erasmus, se produjeron trece víctimas. Esto puede ser una causa de que haya aumentado la siniestralidad porque es verdad que el año anterior, 2005, acabó con un mínimo histórico de fallecimientos en carretera. De todas formas, es correcto entender que la siniestralidad en carretera ha subido o se ha estancado, como ha explicado el señor Sahuquillo, y proponer una serie de causas y soluciones que nos parecen razonables. Pero hay cuestiones que no se incluyen en esta proposición no de ley como, por ejemplo, que la plantilla de la Guardia Civil desde que se fundó la Agrupación de Tráfico solo ha aumentado un 5 %, frente al parque móvil de España que ha subido un 200 %. La reducción de plantilla de la Guardia Civil solo en la Agrupación de Tráfico

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 7

desde 2011 hasta 2015 ha supuesto 1.300 agentes menos en nuestras carreteras, agentes que realizan una labor importante y fundamental en el control y la vigilancia del tráfico. Ese olvido institucional viene desde la época del PSOE, porque tengo que recordar que fue don Pere Navarro, director general de Tráfico, el que impulsó los radares fijos. Incluso llegó a decir que 10 radares fijos harían el trabajo prácticamente de toda la Guardia Civil, olvidando que un radar o una máquina no puede hacer auxilio en carretera, no puede parar a un kamikaze, no puede apagar un vehículo en llamas, etcétera.

Además, denunciar más no siempre coincide con el descenso de la siniestralidad. En el año 2010 se produjo la conocida vulgarmente como huelga de bolígrafos caídos dentro de la Agrupación de Tráfico. Eso supuso una bajada del número de sanciones de cientos de miles y casualmente ese mismo año también bajaron los siniestros. Es decir, no siempre está unido denunciar con siniestralidad. Y con estas palabras no quiero decir que no haya que denunciar; por supuesto, hay que corregir muchísimas situaciones que se producen en la carretera y para eso están las normas, para cumplirlas, pero no se puede hacer ese balance. A raíz de aquella huelga de bolígrafos caídos, a la Dirección General de Tráfico no se le ocurrió otra cosa que implantar el RAI y el RAU, que son unas instrucciones, diabólicas diría yo, para convertir a la Guardia Civil en un mero recaudador. Es decir, tantas denuncias, tanto cobras, y si no llegas a un número de denuncias específicas, se retira una parte proporcional del complemento de productividad del sueldo que cobran los guardias civiles. Ya sabemos todos los sueldos y las condiciones sociolaborales de los guardias civiles. Por tanto, nosotros hemos presentado una enmienda que sometemos a su aprobación, en la que proponemos retirar el resumen de actividad individual, RAI, y el resumen de actividad de unidades por objetivos, RAU, y por lo menos llevar la plantilla hasta el año 2011 y recuperar los 1.300 agentes de la Guardia Civil que faltan ahora mismo.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señor Delgado.

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

El señor **CANDÓN ADÁN**: Gracias, señora presidenta.

Después de leer la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Socialista, parece que durante cuatro años no se ha llevado a cabo ningún tipo de actuación, ni de organización de trabajo y que esto es un caos absoluto. Me quedo con algunas de las frases que se incluyen en la proposición no de ley, que no pueden gustar a ningún Gobierno y, sobre todo, a las personas que trabajan en la seguridad de los españoles en nuestras carreteras —la verdad es que me ha dejado impactado o, a lo mejor, yo lo he entendido de otra manera—, cuando afirma: «unas carencias que evidencian cómo este Gobierno pudiera haber desterrado de su agenda política el problema de la mortalidad en nuestras carreteras como problema de Estado, como política de Estado, bajando la guardia y abandonado la seguridad vial a su suerte.» Yo creo que eso no es así y los datos lo demuestran. Hemos pasado tiempos malos, han sido cuatro años muy duros de crisis, donde se han hecho actuaciones y se ha trabajado perfectamente porque, además, nadie quiere que haya víctimas en nuestras carreteras, ningún Gobierno, sea del color que sea, lo quiere. Y ningún grupo parlamentario, sea de unas siglas o de otras, puede abanderar la idea de que nosotros no pretendamos evitar la siniestralidad en la carretera porque es algo que compartimos absolutamente todos. Ha habido un trabajo constante y transversal de muchos ministerios, de Fomento, de Educación, del Ministerio del Interior, donde está englobado todo este asunto. Esto es importante resaltarlo y dejarlo claro. Simplemente en lo que se refiere a la mejora y mantenimiento de las infraestructuras, en los presupuestos de los años 2012, 2013, 2014 y 2015, el Gobierno, que tiene un compromiso fuerte para impulsar la seguridad vial a través del Ministerio de Fomento, ha hecho inversiones en ampliación, mejora y conservación de la red por un importe de 10.757 millones de euros. Esas inversiones ascienden, si le añadimos también la bonificación otorgada o las rebajas del peaje en autopistas y las inversiones extrapresupuestarias en la Red de Autopistas Nacionales de peajes, a 1.211 millones de euros, es decir, que harían un total de 11.968 millones de euros. También en los Presupuestos Generales del Estado en 2016 la inversión ha sido de 2.300 millones de euros y ha ido subiendo paulatinamente en este porcentaje hasta un 47,5%. Si lo comparamos con el periodo 2008-2016, el porcentaje en los presupuestos de 2008 fue de 30,6% y en 2016 ha sido de un 47,5%; impulsar medidas que incentiven la renovación del parque automovilístico, ya hay ocho planes Pive que se han puesto en marcha y ahí están; garantizar los sistemas de calificación del conductor a través de la formación continua de los examinadores, tal y como

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 8

recoge la Directiva comunitaria del permiso de conducción y el Reglamento general de conductores; proseguir trabajando en el sello de calidad del profesor de seguridad vial, que es muy importante; continuar impulsando las actuaciones...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Señor Candón, vaya terminando, por favor.

El señor **CANDÓN ADÁN**: Termino, señora presidenta.

... pretendidas con múltiples agentes, así como con los contenidos regulados en el currículo escolar aprobado para la educación secundaria, asunto en el que ya está trabajando el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte con un grupo de trabajo de la Dirección de Evaluación y Cooperación Territorial. En definitiva, y termino señorías, el compromiso de este Gobierno durante cuatro años no está expuesto del todo en la proposición no de ley del Grupo Socialista, que es continuar trabajando para lograr un objetivo común y llegar al año 2020 sin víctimas. Eso lo ha demostrado el Gobierno durante cuatro años y creo que es importante resaltarlo y destacarlo, porque parece que no se ha hecho nada.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señor Candón.

Pasamos a la fijación de posiciones. Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra don Joan Baptista Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Joan Olòriz a secas, y así reducimos unos segundos el tiempo.

Sin duda, esta es una propuesta llena de buena intención, y esto está claro. Esta proposición no de ley pone de manifiesto que ha habido en estos años una reducción sensible del presupuesto de mantenimiento de las carreteras del Estado, y esto es un hecho. Pero ¿cuál es la causa de la causa? Yo pienso que la causa de la causa es un determinado modelo económico que se decidió con un rápido cambio constitucional, en el que había que reducir el déficit a través de recortes. Se ha recortado en sanidad, se ha recortado en educación y como es lógico se ha recortado en el mantenimiento de las carreteras. Además, ha sido como un juego de cartas en las que se caen unas encima de las otras, porque ha afectado tanto al Estado como a todas las comunidades autónomas. En un principio se hizo con entusiasmo —en Cataluña, así se hizo—, luego viendo las consecuencias se hizo con temor porque estábamos perdiendo mucho más de lo que ganábamos en la reducción del déficit. De hecho, el déficit no se ha reducido. Por tanto, o cambiamos de política económica, señores del Partido Socialista, o esto es un brindis al sol. Cualquier Gobierno que quiera hacer políticas con este modelo tendrá que recortar. Así nos lo han recordado determinados poderes económicos en Europa: se ha de continuar recortando.

Aquí viene otro paradigma. ¿A qué nos debemos? ¿Nos debemos a nuestro pueblo, nos debemos a la gente, o nos debemos a otras cosas? Si nos debemos a la gente, es lógico que nos preocupemos por los accidentes y que consideremos que reducir el presupuesto en el mantenimiento de carreteras es algo no se ha de producir, de ninguna manera. De igual forma, que si estuviésemos en la Comisión de Educación diríamos que no se recortara en educación, o si estuviéramos en la Comisión de Sanidad diríamos que no hay que recortar en sanidad. Nos hemos de aclarar. A lo mejor, este receso que tendremos hasta las próximas elecciones nos puede ayudar a ver qué modelo planteamos a los ciudadanos. Lo que está claro es que el modelo de recortes sin consecuencias, no existe. Quienes hemos gobernado en ciudades sabemos que muchas veces hemos de optar por hacer una cosa de cinco imprescindibles, una de cinco. Sin embargo, vivimos en un Estado donde sabemos que podemos actuar contra la corrupción y contra el fraude fiscal, es decir, que no hemos agotado aún los instrumentos para conseguir el dinero suficiente que necesitan nuestros ciudadanos.

Es obvio que mi grupo votará a favor de la propuesta porque tiene buenas intenciones, pero luego todo es diferente en el momento de aplicarlas. Uno de los graves problemas de la política progresista...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Señor Olòriz, vaya terminando.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ... es la frustración —enseguida— que generamos en nuestros ciudadanos cuando no podemos hacer lo que prometemos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, don Joan Baptista Olòriz.

Para la fijación de posición, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra doña Irene Rivera.

**(La señora Ardanza Uribarren pide la palabra).**

Señora Ardanza.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 9

La señora **ARDANZA URIBARREN**: Perdone, señora presidenta, he llegado tarde. Pero yo pertenezco al Grupo Nacionalista Vasco y teóricamente en el momento de fijar posiciones somos más minoritarios que Esquerra Republicana y que Democràcia i Llibertat. Supongo que no me ha dado la palabra porque no he estado en el primer momento.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Efectivamente, señoría. No le he dado la palabra porque teníamos reflejado por orden los grupos parlamentarios a los que había dado la palabra y a qué portavoces no. Al final de la fijación de posiciones iba a dar la palabra a quienes no habían estado presentes.

La señora **ARDANZA URIBARREN**: Gracias, presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Gracias.

Continuamos con la fijación de posición, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra doña Irene.

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

Negar que la siniestralidad esté aumentando en los primeros meses de 2016 es negar lo evidente. Creo que no debemos de dar la espalda a los hechos, a lo que está ocurriendo. Por tanto, eso sería lo primero que debemos de fijar en esta Comisión. Es básico que en esta Comisión empecemos a recorrer las políticas y a pensar en los actores que realmente pueden mejorar la seguridad vial. En definitiva, tenemos que estudiar qué es lo que ha funcionado, qué es lo que no ha funcionado y, sobre todo, buscar cuál es la clave para conseguir que no haya más víctimas, es decir, que no haya más dramas. Creo que en esto estaremos absolutamente todos de acuerdo.

Lo cierto es que se han conseguido muchas cosas en seguridad vial con el carné por puntos o con la imposición de infracciones severas, pero quizás no sean suficientes. Quizás sea el momento de empezar a hacer autocrítica y de buscar un nuevo modelo en seguridad vial. Lo que está claro es que hemos conseguido muchas cosas, pero a partir del año 2013 la curva de descenso de la siniestralidad se ha estancado; tiende más bien a una recta asíntota porque desafortunadamente no ha conseguido bajar de los 1.000 fallecidos al año en nuestro país. Estamos hablando de que más de 3 personas pierden la vida en nuestras carreteras en España cada día. Es un hecho que debemos de afrontar, que debemos tener muy presente, porque tenemos que evitar que siga habiendo tantos dramas en nuestras carreteras. Por otro lado, no solamente eso sino que estas cifras implican casi un 1% del PIB español en gasto por hospitalización y las distintas cuestiones derivadas de esta siniestralidad. Por tanto, es un hecho que tenemos que pensar en qué medidas afrontar, cómo debemos de mejorar y creo que lo debemos hacer entre todos. Debemos apostar por el consenso de todos los grupos políticos en este tema que es muy grave.

Coincido también con el portavoz del Grupo Parlamentario Podemos en que es cierto que los efectivos de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil han descendido o no han aumentado en mucho tiempo. Efectivamente, hacer hincapié en esos temas es importante y todos deberíamos hacer una reflexión de qué está ocurriendo para que esta siniestralidad aumente.

Así que apoyaremos esta proposición no de ley. Eso sí, cuando lleguen las votaciones pediremos votar por separado el punto primero, ya que se refiere a un tema presupuestario. En Ciudadanos siempre nos gusta saber primero qué cuestan las cosas, es decir, nos abstendremos en el punto que propone un incremento sin haber estudiado qué incremento sería necesario. Por lo demás, estamos totalmente de acuerdo con el resto de puntos que se citan en esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

Ahora sí, para fijar posición tiene la palabra doña Pilar Ardanza. Como no estaba al principio le indico a su señoría que tiene un tiempo de tres minutos para fijar su posición.

La señora **ARDANZA URIBARREN**: Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, desde el Grupo Nacionalista Vasco vamos a apoyar esta proposición no de ley del Grupo Socialista. Es verdad que hemos tenido unos años con tendencia a la reducción de la siniestralidad, pero en este momento se ha estancado y creo que merece la pena hacer una reflexión. Aunque compartimos lo que el representante de Esquerra Republicana decía que era buenismo, a veces también es bueno

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 10

hacer esa reflexión como sociedad y aceptar proposiciones que dentro de ese buenismo nos puedan obligar a hacer esa reflexión. Efectivamente, tenemos que volver a repensar qué tenemos que hacer para que vuelvan a reducirse las cifras de siniestralidad. La proposición del Grupo Socialista plantea medidas que engloban una gran transversalidad de departamentos y, por tanto, la vamos a apoyar.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): ¿Hay algún portavoz de algún parlamentario que no haya intervenido y quiera tomar la palabra para fijar su posición? (**Pausa**). De acuerdo.

Por parte del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, ¿acepta las enmiendas propuestas?

El señor **SAHUQUILLO GARCÍA**: En principio, no aceptamos las enmiendas ni del Grupo Popular ni del Grupo Podemos.

### — SOBRE LA NECESIDAD DE PROMOVER UN PLAN ESTRATÉGICO QUE FRENE EL AUMENTO DE LA SINIESTRALIDAD EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/000405).

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Pasamos al siguiente punto del orden del día: proposición no de ley sobre la necesidad de promover un plan estratégico que frene el aumento de la siniestralidad en las carreteras españolas, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Para su defensa, tiene la palabra doña Irene Rivera.

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

Como comentábamos en la anterior proposición no de ley hace una década comenzábamos a conquistar la seguridad vial en nuestras carreteras, vías y calzadas y conseguimos establecer un adecuado control y concienciación; en definitiva, íbamos en el sentido de la marcha. Sin embargo, es justo también resaltar que hay muchas cosas que se han hecho bien y que han incidido de forma acertada en el descenso de lesionados y fallecidos en toda España. El carné por puntos, las campañas de concienciación, el control de velocidad y la imposición de sanciones han dado sus resultados.

Pero parece que todo ese efecto que logró un descenso de la siniestralidad, como nunca antes había ocurrido, empieza a desvanecerse y eso es preocupante. Es imposible olvidar los graves accidentes ocurridos en los últimos meses en las vías españolas, como comentábamos. Uno de ellos es el accidente de Freginals en Tarragona, que se cobró la víctima de 13 estudiantes de Erasmus de diferentes países al comienzo de esta Semana Santa. Observamos que el consumo de alcohol y drogas se ha incrementado al volante. Las imprudencias o las distracciones por el móvil, que ahora es muy frecuente ver nuevas infracciones derivadas precisamente de las tecnologías móviles, la somnolencia no controlada por los conductores, así como los atropellos de peatones y ciclistas y los conductores sin permiso de circulación han provocado en muchos casos que esta siniestralidad esté aumentando. Es una mezcla explosiva que en tiempos de crisis se va dejando sentir notablemente.

Estamos todavía intentando reponernos de estos datos cuando nos asalta la duda sobre si en seguridad vial lo estamos haciendo bien o está fallando algo. Aquí deberíamos abrir un espacio para la opinión, para el análisis constructivo —como decía antes— y sobre todo de consenso. Claro que los ciudadanos tienen una parte importante que aportar, pero desde el ámbito público debemos adaptarnos y autocorregirnos, porque no se puede morir de éxito. La pasada Semana Santa se registraron 41 fallecidos, 11 más que en la campaña del año 2015. Si de verdad queremos tener cero fallecidos en 2020, como apostamos en la estrategia europea 2020, no debemos de perder de vista este objetivo y comenzar a trazar esa nueva estrategia desde ya, desde hoy mismo. Pese a la instalación de radares del carné por puntos, hemos visto que no es suficiente.

El Gobierno achaca el aumento de fallecidos al envejecimiento del parque móvil y al número mayor de movimientos y desplazamientos por el repunte favorable de la economía. Quizás sean factores que influyen, pero, sin duda, estos argumentos no son demasiado consistentes a tenor del fatal resultado. Me inclino más por pensar que nos hemos dejado llevar un poco por la fuerza de la inercia y que la curva de descenso tan cómoda nos ha hecho bajar la guardia. Lo cierto es que han descendido las campañas de concienciación. ¿Acaso no son necesarias? Es una reflexión que quiero dejar a la Comisión.

Creemos que la parte fundamental radica en la educación. Sin duda para los jóvenes y también para los mayores es importante que estemos concienciados y que sepamos realmente en qué momento debemos de incluir esa formación en las aulas. Este es un debate que debemos de mantener a lo largo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 11

de esta Comisión, dure lo que dure la legislatura y si no, lo abordaremos en la siguiente. La educación es la clave para al final conseguir una mayor seguridad vial. Lo que está claro es que la educación vial sigue siendo una asignatura pendiente. Debemos saber cómo integrarla en nuestro sistema educativo y esa es la apuesta que debemos hacer aquí. Nuestras carreteras son un espacio de convivencia, ¿por qué no hacerlas más seguras, más controladas y más compartidas? Tenemos que pensar qué modelo de seguridad queremos para el futuro y, como decía antes, debemos de empezar a decidirlo hoy mismo.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

Pasamos a la defensa de las enmiendas. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Francisco Molinero.

El señor **MOLINERO HOYOS**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda a la proposición no de ley del Grupo Ciudadanos con una finalidad, que es corregir las imprecisiones que la misma contiene y mejorar técnicamente esta. La enmienda que hemos presentado va dirigida por el camino que se ha marcado el Grupo Parlamentario Popular, que es alcanzar el objetivo en materia de seguridad vial de la tasa cero, en cuanto a siniestralidad y accidentes. Nuestra enmienda trata de mejorar el sistema de gestión de la seguridad vial que tiene implantado la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento como incluso el incremento de las partidas presupuestarias destinadas al mantenimiento y conservación de la red de carreteras, tal y como ha venido haciendo el Gobierno en funciones. Además, con esta enmienda se trata de hacer un análisis de la accidentalidad periódicamente e identificar todos los problemas que de alguna manera vienen a incidir en esa situación de siniestralidad y en esos accidentes.

La sola lectura de la exposición de motivos de la proposición no de ley ya de por sí nos hace, como aquel que dice, rechazarla y nos hace rechazarla porque una cosa es preocuparse por la tasa de mortalidad de los accidentes, porque aquí todas sus señorías estamos preocupadas por esa situación, y otra muy distinta es alterar la realidad, afirmando en la exposición de motivos que desde el año 2013 las cifras de siniestralidad española se han incrementado. No, señoría, eso no es cierto. Esos datos son —perdóneme— erróneos. Para su información en el periodo 2011-2014 se ha reducido un 19% el número de víctimas mortales en las carreteras y en el periodo 2011-2015 un 24%. Se ha conseguido esa reducción precisamente en los peores momentos de la historia económica de España, gracias a los criterios de racionalidad y eficacia que ha implantado la Dirección General de Tráfico durante estos años. Afortunadamente, la seguridad vial está garantizada en España y está garantizada no porque lo diga el Grupo Popular, sino porque lo dicen los propios informes de la Unión Europea que sitúan a España en el tercer puesto de los países con menos tasa de mortalidad en Europa y el quinto en el mundo. Por tanto, no aceptamos ya de entrada la exposición de motivos que aparece en la proposición no de ley.

En cuanto al punto primero de la propuesta en donde solicitan un plan integral de seguridad vial, yo creo que no es necesario. Y no lo es por una sencilla razón: porque ya existe ese plan. Ya existe una estrategia de seguridad vial 2011-2020 que se viene aplicando desde entonces, que fue elaborada por el Consejo Superior de Seguridad Vial...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Señoría, por favor, vaya acabando.

El señor **MOLINERO HOYOS**: Que fue elaborada por el Consejo Superior de Seguridad Vial, con participación de todas las entidades y todos los entes sociales, y que fue aprobada en 2010. Es un texto vivo que se sigue modificando y reformando de manera continua sobre la base de esos índices de siniestralidad que vienen ocurriendo, sin perjuicio y con independencia de las campañas de seguridad vial que también se vienen implantando año tras año. Por eso, aunque hubiéramos querido apoyar esta iniciativa desde el primer momento, lamentablemente no lo haremos. La segunda propuesta no es necesaria, puesto que la dirección general ya realiza un análisis completo y certero sobre las causas de los accidentes...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Señoría, tiene diez segundos para fijar su posición.

El señor **MOLINERO HOYOS**: Sobre esta base, ya se planifican diferentes campañas. En definitiva, lamentamos no poder apoyar esa iniciativa.

Gracias, señora presidenta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 12

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidenta.

Voy a empezar mi intervención, tal y como se ha empezado en esta Comisión, leyendo un texto del Gobierno que decía claramente: No existe relación de confianza entre el Gobierno y el Parlamento. La frase es curiosa, pero hubiera sido más correcto decir: No existe confianza entre los ciudadanos y el Gobierno. Al final, se está demostrando que tenemos un Gobierno en una posición en la que simplemente quiere obviar los problemas que existen. Además, incluso en esta iniciativa presentada por el Grupo Ciudadanos que busca mejorar, la posición del Partido Popular es la negativa a mejorar. Es incomprensible que un grupo parlamentario que sustenta al Gobierno actual plantee, además con un planteamiento obvio, en cualquier iniciativa que solo busca mejorar que no quiere mejorar, que todo se hace muy bien. Eso me recuerda aquella famosa frase que decía: España va bien. Creo que aquí se vuelve a repetir lo que duramente muchos años hemos escuchado en esta Cámara. Leyendo la iniciativa del Grupo Ciudadanos está claro que plantea cosas obvias en las que todos tenemos que estar de acuerdo, o en principio creía que todos íbamos a estar de acuerdo. Evidentemente, no me acordaba de que estaba en esta Cámara también el Partido Popular. Es algo parecido a cuando le preguntas a alguien si quiere que se acaben las guerras o en hambre en el mundo. Ciudadanos nos plantea si queremos que bajen las cifras de accidentes de tráfico. Todos vamos a decir que sí; bueno, el Partido Popular evidentemente no.

Sin embargo, cuando analizamos la iniciativa de Ciudadanos sí es cierto que creemos que es mejorable, porque tal y como se plantea la iniciativa hay algunos elementos que pueden ser dudosos. Nosotros apostamos por la bajada de la cifra de accidentes porque la iniciativa de Ciudadanos recoge que no suban más las cifras de accidentes. Mi grupo plantea una enmienda que busca, en todo caso, mejorar la iniciativa que Ciudadanos presenta hoy aquí. Ciudadanos plantea que no suban más las cifras de accidentes y nosotros proponemos que hay que trabajar por que esa cifra baje. Creemos que es imprescindible hacer un proceso de evaluación y transparencia, que se aplique en este tema la máxima transparencia, pero también en la gestión que el Gobierno no está haciendo bien porque en todos los Gobiernos —y digo todos— hay cosas que no se hacen bien. Si no son capaces de reconocer esas cosas que no hacen bien, va a ser imposible mejorar. Hubiera sido interesante tener hoy la comparecencia de la directora general de la DGT para saber qué análisis hacía de por qué motivos no bajan más las cifras de accidentes de tráfico o por qué no han dejado de subir al principio de este año. Nosotros creemos que hay un elemento muy claro, que es la bajada de inversión en las carreteras secundarias. Esto es algo que dice todo el mundo.

Creemos que el Partido Popular está viviendo de la herencia recibida de los años del Gobierno socialista en la Dirección General de Tráfico. No lo decimos nosotros, lo dicen las asociaciones de conductores, lo dicen las asociaciones de víctimas; lo dice absolutamente todo el mundo. Me quedo con un titular: Ocho años de éxito en la seguridad vial. Durante el mandato de Pere Navarro entró en vigor el carné por puntos, se reformó el Código Penal y el procedimiento sancionador y los accidentes disminuyeron en un 50%.

Voy a ir terminando porque sé que la presidenta me va a llamar la atención. Creemos que hay que analizar las cifras con transparencia y hay que hacer justicia. Si analizan las cifras del Partido Popular, no pueden estar satisfechos y no pueden estarlo porque las cifras no solo no han bajado sino que este año han empezado a subir. No busquen justificaciones porque las muertes en carretera...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Señoría, tiene diez segundos para fijar su posición.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Las muertes en carretera no tienen justificación. A nosotros nos gustaría que el Grupo Ciudadanos aceptase nuestra iniciativa porque, en todo caso, busca completar y mejorar algo que nos parece imprescindible, que es bajar esas cifras porque llegó un momento con el Gobierno del Partido Popular en que dejaron de bajar, que era lo que pasaba antes.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Pasamos a la fijación de posiciones. Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra doña Pilar Ardanza.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 13

La señora **ARDANZA URIBARREN**: Gracias, seré breve.

Nosotros sí vamos a apoyar esta iniciativa porque la realización de cualquier plan estratégico, en principio, obliga a analizar lo realizado hasta ahora y, sobre todo nos obliga a ponernos unas metas. Hacer ese análisis sería bueno, sobre todo para un tema tan serio y grave como es la siniestralidad en las carreteras. Por tanto, vamos a apoyar esta iniciativa.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, presidenta. Cada vez lo hace mejor.

Me he creído el libro de estilo que se fijó en la Junta de Portavoces. El libro de estilo se refería a buscar el consenso en temas de este tipo y no caer en el rifirrafe preelectoral. Bueno, a veces es imposible luchar contra los elementos; estos existen y por tanto se producen cómo y cuando se producen.

Hablaré más del plan estratégico. Yo tengo dudas sobre el plan estratégico porque pienso que después de treinta años de analizar las causas y los efectos de la situación que vivimos, yo diría que tenemos instrumentos suficientes para ponerlos en forma de ley, o mejor dicho, lo que el Partido Socialista y otros proponían en un punto anterior: temas concretos para dar soluciones concretas. Es cierto que la ponente se refería a la educación. La educación es muy importante y para mí es clave, pero no es suficiente. Sobre todo me refiero al concepto de educación, porque a veces cuando hablamos de educación pensamos en los niños, en los adolescentes. La educación vial es a lo largo de la vida porque hay mucha gente que pierde la educación con una enorme facilidad. Por tanto, no carguemos más el currículo de los niños —yo pienso que ya se está haciendo y bien—, sino que veamos las consecuencias en los mayores, o por ejemplo, en la industria del automóvil que se niega a utilizar los limitadores de velocidad, o por ejemplo, en las revistas y en los programas de motor donde el lema «Corre, corre, deprisa, deprisa» se convierte en un objetivo para mucha gente. Yo no creo que haga falta un plan estratégico; lo que hace falta es reflexionar en esta Comisión, en el Parlamento y realizar acciones concretas, decisivas.

Por tanto, siguiendo el libro de estilo no votaré en contra, pero tampoco votaré a favor porque no creo que esta sea la metodología ni el instrumento adecuado.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra don Juan Antonio Delgado.

El señor **DELGADO RAMOS**: A nosotros nos parece correcto este plan estratégico que se propone y por eso vamos a votar a favor, pero también es cierto que se queda corto en algunas cosas. Esta propuesta es parecida a la que hemos debatido antes del Grupo Socialista. Yo insistiría en un dato que me parece bastante importante: coincide la reducción de la plantilla de la Guardia Civil, en 1.300 efectivos, con el aumento o con el estancamiento de la siniestralidad en nuestras carreteras. Yo creo que ese es un dato que tenemos que tener muy en cuenta. Después hay otras causas de esta siniestralidad, también lo sabemos. Es verdad que ha habido recortes presupuestarios, incluso desvíos, y ahora lo explicaré. Ha habido recortes de plantilla en la Guardia Civil y el parque móvil en España se ha hecho muy antiguo. Cuando digo desvío, alguien piensa que teniendo estos flamantes helicópteros vamos a acabar con la siniestralidad en España. Creo que se ha invertido en helicópteros, que al final no dejan de ser máquinas recaudatorias, para reducir la plantilla de la Guardia Civil. Vamos a votar esta iniciativa a favor, pero insisto en que hemos echado en falta el que se ha reducido considerablemente la plantilla de la Guardia Civil y la importancia de la plantilla de los agentes de tráfico en nuestras carreteras. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría. ¿Algún otro de los portavoces de los grupos parlamentarios que no han fijado posición quieren hacerlo ahora? **(Pausa)**. ¿Ninguno? **(Pausa)**. Por parte del Grupo Parlamentario Ciudadanos, ¿cuál es su posición respecto a las enmiendas?

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Quería comentar al señor Molinero que no vamos a aceptar su enmienda y querría recordarle que lo que dice la proposición no de ley es que se ha estancado desde el 2013.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Señoría, simplemente es si acepta o no las enmiendas. No ha lugar a más debate. El debate ya lo han tenido. ¿Acepta o no las enmiendas?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 14

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Ya le he comentado que no aceptamos la del Grupo Popular, y respecto a la del Grupo Socialista, sí la aceptamos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Muchas gracias, señoría.

— **RELATIVA A DECLARAR EL «DÍA NACIONAL DE LA MOVILIDAD CICLISTA». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000423).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cantera de Castro): Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la proposición no de ley relativa a declarar el Día nacional de la movilidad ciclista. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su señoría, doña Concha Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Antes de entrar en materia, quiero señalar brevemente que el Gobierno del Partido Popular trabaja, ha trabajado y trabajará por conseguir la tolerancia cero. Es una prioridad a lo largo de toda la legislatura y en esa línea vamos a seguir. Mi compañero ya ha señalado que somos los terceros en Europa y los quintos en el mundo. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia)**. En contra de lo que opina el Partido Socialista, creo que este trabajo actual es fruto del trabajo de todos los grupos parlamentarios, de todos los Gobiernos que han trabajado para conseguir esto. No se le puede achacar a uno o a otro, porque este es un tema muy serio y es una cuestión de Estado. Con esta premisa ha trabajado y seguirá haciéndolo el Partido Popular.

Respecto a la proposición que nos ocupa en este momento, hay que señalar que entre las estrategias que desarrollan las políticas viales y más en particular las relativas a la implantación de un sistema seguro de circulación vial, que es el objetivo que persigue el Gobierno del Partido Popular apoyado por este grupo parlamentario, destacan las correspondientes al fomento de una movilidad sostenible y saludable, que sea ante todo segura. La movilidad es por encima de todo un derecho social que es necesario preservar y garantizar de forma igualitaria. En las últimas décadas venimos arrastrando unas políticas de transporte en las que, por un lado, ha primado de forma casi absoluta el vehículo privado de cuatro ruedas frente a otros modos de transporte, y, por otro lado, ha prevalecido una falta de planteamiento espacial y del suelo que separa cada vez más las zonas residenciales de las zonas de trabajo, de comercio y de ocio. Consecuentemente el ejercicio de este derecho social se ha convertido en el origen de muchos de los males endémicos que hoy se indexan con el transporte especialmente, pero no solo en las zonas urbanas. Al tiempo que el modelo de movilidad que se ha instaurado mayoritariamente, basado en los combustibles fósiles, ha sido y todavía es fuente de conflictos y de desigualdades sociales. Sobre la base de lo anterior, resulta palmario que un cambio modal en el sistema de transporte, sobre todo en nuestras ciudades, y consecuentemente una movilidad del parque automovilístico, no solo derivaría en una reducción considerable de la contaminación acústica y medio ambiental y de los atascos, sino que también provocaría una mejora considerable de la seguridad vial. Sencillamente como resultado de una menor exposición al riesgo. De ahí que sin entrar a valorar la necesidad de una movilidad sostenible, cada vez más, no solo en España —como así lo acredita la reforma de la Ley de Seguridad Vial promovida en el 2014 por el Gobierno del Partido Popular—, sino prácticamente en la totalidad de los países desarrollados las mencionadas políticas viales busquen fomentar otros modos de transportes alternativos y complementarios, mucho más sostenibles y, por qué no, más saludables. Como ejemplo palmario de esta realidad ya nadie duda del hecho de que las bicicletas han entrado de lleno en el complejo sistema del tráfico para quedarse. Resta ahora, una vez que hemos sido capaces de encontrar la vía para promocionar su uso, garantizar la seguridad vial de todos los usuarios de este modo de transporte. En nuestro país puede considerarse que el desarrollo de políticas viales dirigidas especialmente a mejorar la seguridad vial de este colectivo de usuarios altamente vulnerables no ha alcanzado todavía su grado de máxima madurez. Desde el concepto de responsabilidad compartida que impone uno de los ejes motrices de ese sistema seguro de circulación, hemos de incidir en la implantación de medidas con alcance en el corto, medio y largo plazo, medidas tales como la educación vial, de la que ya se ha hablado hoy aquí; la segregación de tráfico o la armonización de toda la reglamentación con el fin de consolidar el camino iniciado, para reducir la presencia de los vehículos a motor de cuatro ruedas sobre todo en los entornos de nuestras ciudades en beneficio de la bicicleta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 15

La señora **PRESIDENTA**: Vaya concluyendo, señora Bravo, en diez segundos.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Termino rápidamente. Pero si la bicicleta es sin lugar a dudas un modo de movilidad sostenible y saludable, también es una valiosa herramienta de competitividad tanto para el sector industrial como para el turístico en nuestro país. Como creo que en esta Comisión vamos a hablar mucho sobre la bicicleta, puesto que tenemos un amplio consenso, no paso a especificar otros temas que tenía pensado desarrollar, sobre todo lo que suponen a nivel turístico e industrial.

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, vaya concluyendo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Pido simplemente el apoyo para este acto institucional que únicamente pondrá en valor ese modo de transporte sano y saludable como es el uso de la bicicleta. Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Bravo.  
Tiene ahora la palabra, la señora Ardanza.

La señora **ARDANZA URIBARREN**: Gracias.

En cuanto a tener un día en el que celebrar, recordar o reflexionar sobre temas como el de la movilidad en bicicleta, no nos oponemos. Todavía son necesarios declaraciones de días para sensibilizar a la población. Nos parece bien tener un día para apoyar a la bicicleta y sensibilizar a la población para que use ese medio de transporte.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Ardanza.  
Tiene ahora la palabra, don Joan Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias.

Un día de la movilidad sostenible, un día de movilidad de la bicicleta, fantástico, pero no será una sorpresa que me abstenga por algo que no tiene que ver con la movilidad de la bicicleta, con el concepto de nacional o de nacionalidad. No he presentado ninguna enmienda porque sé que no nos pondríamos de acuerdo, sin acritud. Por tanto, no votaré en contra, pero tampoco puedo votar a favor. A lo mejor dentro de unos meses o unos años nos podemos acercar en los conceptos, pero pienso que hoy es imposible.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Olòriz.  
Tiene ahora la palabra, el señor Lorenzo, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

El señor **LORENZO RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, cada 19 de abril se celebra el Día mundial de la bicicleta, una ocasión para fomentar el uso de este medio de transporte a la hora de desplazarnos, especialmente en nuestras ciudades y pueblos. Por este motivo numerosas organizaciones y ciclistas profesionales de reconocido prestigio comparten con la gente y principalmente con los jóvenes sus testimonios e historias para animarles a usar más este medio de transporte.. Según la Dirección General de Tráfico, basándose en datos del barómetro de la bicicleta 2015 que elabora la red de ciudades por la bicicleta, cerca de 4 millones de personas en España hacen uso a diario de este medio de transporte, para ir al trabajo, hacer deporte o pasear. A pesar de ello, somos de los peores países dentro de la Unión Europea.

En la tercera semana de septiembre y desde el año 2000 se celebra en más de 2.000 ciudades de Europa la Semana europea de la movilidad, una iniciativa que promueve la Comisión Europea con el objetivo de conseguir un mejor y más sostenible transporte urbano y mejorar el medio ambiente en las ciudades y pueblos. Esta iniciativa suele celebrarse entre los días 16 al 22 de septiembre. España, es después de Austria, el país con más actividades en esos días, en todas las ciudades y localidades de nuestro país. El año pasado se celebraron más de 319 eventos, destacando la comunidad catalana, Andalucía, País Vasco, Comunidad Valenciana y Madrid. Los eventos que se celebran son diferentes y van desde actos culturales, carreras populares, pasarelas de moda, paseos en bicicleta, patinar, caminar, etcétera, siendo el último día, el 22, el dedicado al Día sin coches, donde los ayuntamientos cortan al tráfico las principales calles de cada ciudad. Todos sabemos que España es por excelencia el país turístico preferido por los europeos, que se desplazan durante todo el año a nuestro país. Están acostumbrados en sus respectivos países a utilizar la bicicleta como medio de transporte, realizan cicloturismo y excursiones entre pueblos. Como que tenemos un gran interés en apoyar a nuestra industria y, por

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 16

supuesto, también a nuestros ciclistas de reconocido prestigio a nivel mundial, vamos a apoyar la proposición no de ley del grupo parlamentario de declarar el tercer domingo de septiembre como Día nacional de la movilidad ciclista, coincidiendo con el último día de la Semana europea de la movilidad. Caso de que sea aprobada esta proposición y (con el Gobierno que en esas fechas gobierne en nuestro país), queremos que se le inste a adoptar las medidas de seguridad oportunas para evitar cualquier accidente a nuestros ciclistas, bien a través de la Dirección General de Tráfico, bien a través de las instituciones que correspondan. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Lorenzo.

Tiene ahora la palabra el señor Arrojo del Grupo Parlamentario Podemos.

El señor **ARROJO AGUDO**: Adelanto que vamos a votar a favor. Simplemente quiero reseñar que cuando leí la PNL, que me parece positiva por todo lo que se va diciendo que no voy a repetir, me generó una cierta ansiedad, la ansiedad de encontrarme ante una PNL blanca, con una sensación de vacío, de intrascendencia, sobre todo teniendo en consideración lo que luego excelente me ha aclarado incluso de manera muy positiva, de lo cual y me alegro la intervención de la ponente del Grupo Popular. Veo que hay un acuerdo sustantivo en esta cuestión. Me lo había avisado la Mesa nacional de la bicicleta y lo había constatado hablando con unos y con otras. Veo que hay mucho más de lo que se refleja en una cuestión tan básica y fundamental como la que se propone.

Dicho esto, luego vamos a tener otra PNL en la que vamos a proponer una transaccional para integrar lo que entiendo que la Mesa nacional de la bicicleta, con un enorme consenso, nos está pidiendo y proponiendo. Lo uno sería complementario de lo otro. Vale la pena cuidar con cierto cariño esto que puede ser un consenso sustantivo por encima de ideologías y de partidos que de cara al futuro hay que preservar. Anuncio nuestro voto a favor. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Arrojo.

Tiene ahora la palabra por el Grupo Socialista, la señora Lafuente.

La señora **LAFUENTE DE LA TORRE**: Muchas gracias, presidenta.

Diputados, diputadas, vaya por delante nuestro sentido del voto que, como no puede ser de otra manera, será a favor. Nos gustaría argumentar nuestra opinión, porque tenemos algunas reservas y algunas aportaciones que hacer a su contenido. Creemos que esta proposición no de ley, que lo único que hace es marcar un día en el calendario, no es suficiente, es empezar la casa por el tejado. Previamente debemos llevar a cabo un trabajo que requiere más profundidad, contenido y laboriosidad y hacer propuestas más ambiciosas y complejas. Fijen un día en el calendario es empezar por el tejado y hay muchísimo trabajo por hacer. Hace unos días tuve la posibilidad, como muchos de los diputados y diputadas presentes, de asistir a una reunión con los miembros de la Mesa nacional de la bicicleta. Ahí se plasmaron y se recordaron muchos retos en los que ya se estuvo trabajando en la legislatura pasada fue un trabajo arduo, que como consecuencia de las elecciones quedó paralizado. Realmente los objetivos y los retos eran importantes y ambiciosos, pero están todos encima de la mesa. Por aquí es por donde deberíamos empezar a trabajar. Cuáles eran algunos de estos retos cuáles eran: elaborar un plan estratégico de la bicicleta, que está sin hacer aunque se empezó. La Dirección General de Tráfico empezó a elaborarlo, pero se quedó sin finalizar, la intermodalidad de la bicicleta como transporte público o privado, hubo retos y objetivos. Otro que me gustaría destacar era el es aprobar reformar legales importantes. Me gustaría hacer un inciso y concretar una, que es la necesidad de restablecer o replantear el articulado del Código Penal modificado por la Ley orgánica 1/2015, de 30 de marzo. Esta reforma que vino de la mano del Grupo Popular, exclusivamente del Grupo Popular, sin consenso y con una celeridad injustificada, que no tenía justificación alguna. Tiene muchos preceptos cuestionables y dudosos que debemos cambiar, pero especialmente los que ponen énfasis directamente en las víctimas de accidente de circulación cometidos por imprudencia leve, ya sea con resultado de muerte y en caso de lesiones. Hay un inciso en estos articulados porque estas víctimas son los peatones y los ciclistas de los que en estos momentos estamos hablando, que se encuentran con esta modificación en total indefensión. Si añadimos conductas colaterales como la emisión del deber del socorro, entonces la desprotección de las víctimas es absoluta. Hay un caso que nos conmovió muchísimo, posiblemente por la dimensión mediática que ha tenido, aunque es uno de muchos, el de Óscar Bautista, de 37 años, quien vivía en La Seu d'Urgell, (yo soy de Lérida), y que fue arrollado por un camionero en la autovía de



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 17

Toledo. Murió, si lo recordáis, el camionero no paró. Este ha evitado el juicio penal al haberse despenalizado las faltas. Esto es algo muy grave. Es verdad que su mujer está haciendo una campaña grande mediática para que haya justicia. Es decir, se derogó el Libro III sobre faltas, ¿esto que significa? Que los asuntos que se regían por el proceso penal han pasado al proceso civil. ¿Qué conlleva esto para las víctimas, y hablamos de peatones y ciclistas? Por ejemplo, la obstaculización de la tutela judicial efectiva. Otro supuesto es el de las familias o las propias víctimas que no tengan una situación económica buena. ¿Qué harán? No acudir a la justicia por el gran desequilibrio que hay. No olvidemos que al otro lado están las compañías de seguro.

En la próxima proposición no de ley explicará mi compañero Odón Elorza la enmienda que ha presentado a la proposición no de ley de Esquerra Republicana, en la que se habla de detallar actuaciones, compromisos y trabajos necesarios para que esto tome la entidad que debe tomar no solo marcando un día en el calendario. Por todo ello, votaremos a favor, como he dicho al principio de mi intervención, porque creemos que declarar un Día nacional de la movilidad ciclista es un empujón para demostrar el apoyo institucional a este sector, pero insistimos a los señores y señorías del Partido Popular en que no es suficiente...

La señora **PRESIDENTA**: Vaya concluyendo, señora Lafuente, por favor.

La señora **LAFUENTE DE LA TORRE**: ... si solo nos quedamos con esta propuesta será maquillar un tema importante, pero sin contenido real ni efectivo. Hay que trabajar más y más a fondo. Muchas gracias.

### — SOBRE EL TRANSPORTE DE PERSONAS EN BICICLETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/000479).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos ahora al debate de la siguiente proposición no de ley sobre el transporte de personas en bicicleta, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. Tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, presidenta.

En su inicio esta proposición no de ley era una propuesta muy concreta competencia de la Administración General del Estado sobre un tema cuya normativa ha quedado desfasada, obsoleta y es perfectamente revisable en poco tiempo. La iniciativa ha venido de padres y madres ciclistas. En estos últimos días del año ha crecido exponencialmente la cantidad de padres y madres que llevan a niños en carritos en las bicicletas, también al mercado, y en cuestiones de ocio que se encuentran en un limbo. Muchos ayuntamientos toleran este tipo de actividad, pero en cambio la legislación estatal la prohíbe. La necesidad del cambio era y es imprescindible. A esta propuesta concreta se ha sumado otras más generales que llevan al acuerdo de la Mesa nacional de la bicicleta. El texto se convierte en pretexto, pero por una buena causa. En este sentido, tanto con las enmiendas de Podemos-Podem en Comú-En Marea como con la propuesta del Grupo Socialista hemos intentando hacer una transaccional. Explico el argumentario que ellos acabarán de completar. Se añadiría a esta PNL como adición los puntos 1, 2, 3, 4 de la propuesta de Podemos y los puntos 1, 3, 5, y 6 de la propuesta del Grupo Socialista. Pensamos que estos puntos completarían una PNL bisagra entre esta legislatura y la que viene, que esperemos que se pueda rematar bien. Con voluntad de transaccionar he hablado con el portavoz de Ciudadanos, porque pienso que el párrafo que proponían como sustitución se puede transaccionar. Es un párrafo que explica bien el procedimiento previo a cambiar la ley. Un informe que, con la comparación legislativa internacional —pienso en Holanda y Dinamarca—, no ha de costar demasiado saber qué tipo de requisitos son necesarios. Lo único que cambiaría es el tiempo, en vez de seis meses, con tres meses sería posible. Así como mantener en parte el párrafo inicial que sería, una vez elaborado este texto de ciudadanos con tres meses, añadir que una vez recibido el informe modificarán en un plazo máximo de tres meses la normativa necesaria y singularmente el artículo 12 del Reglamento General de Circulación para posibilitar que las bicicletas puedan utilizar remolques y enganches para el transporte de personas. Estos seis meses —el orden de los factores no alteraría el producto— serían tres para el de informe del órgano competente del Estado y otros tres para dictaminar este cambio. Si así se acepta tendríamos lo concreto mejorado y luego todos estos puntos de bisagra para próximas legislaturas.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Olòriz.

Para la defensa de enmiendas tiene la palabra el portavoz de Ciudadanos, señor Lorenzo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 18

El señor **LORENZO RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, en relación con esta iniciativa el Grupo Ciudadanos ha formulado una enmienda que esperemos sea admitida por el portavoz de Esquerra Republicana y respaldada por el resto de grupos. No hemos querido cambiar el espíritu de la ley ni la proposición, lo único que solicitamos es que en el caso de ser aprobada la presente proposición los remolques lleven una serie de medidas de seguridad como las que están instalados en el resto de los países de Europa, como he comprobado cuando he viajado.

Señorías, la movilidad de las personas evoluciona de forma constante, por lo que las normas que regulan la circulación tienen que ir adaptándose a las nuevas necesidades y demandas de la sociedad. Una de las grandes transformaciones que está viviendo nuestro país ha sido el protagonismo alcanzado por la bicicleta. Numerosas ciudades y pueblos están apostando por la bicicleta como elemento de movilidad urbana: bicicletas de alquiler, eléctricas, con carriles exclusivos, cambios de normativas municipales y también la reducción de la velocidad para favorecer sus movimientos. En el resto de Europa hay países, como todos conocemos, como Holanda, Alemania, Austria, Dinamarca, etcétera, en los que el uso de la bicicleta viene ya desde hace muchos años convirtiéndose en un uso a la par con el automóvil, en cuanto a movilidad, teniendo todas las facilidades con calzadas e incluso vías para enlazar entre sí pueblos. Igualmente en la mayoría, aunque con alguna excepción, está autorizada la bicicleta con remolque para transportar niños, tanto por las ciudades para llevarlos al colegio, paseos, parques, etcétera, así como en determinadas carreteras que cumplen con unos requisitos y unas normas desarrolladas por sus propios Gobiernos.

En España está autorizada en algunas ciudades en circulaciones urbanas. Ante las diferentes peticiones y consultas que se han hecho a la Federación Española de Municipios y Provincias, esta ha elaborado una ordenanza municipal tipo reguladora del tráfico, de forma que cada ayuntamiento pueda adaptarlo o bien modificarlo según las circunstancias y las ciudades teniendo en cuenta el tráfico, la climatología, la estructura de las calles, pendientes de la ciudad, etcétera. Dice: Las bicicletas podrán transportar en remolques cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad a menores de edad hasta los siete años, acoplados a la bicicleta por determinados soportes y remolques homologados con las limitaciones de peso y los menores deberán de llevar casco y estar sujetos. Me pregunto, señorías, ¿es seguro el transporte de niños en bicicleta y remolque? Desde mi punto de vista y como conductor de vehículo, no son ni más ni menos peligrosos que una bicicleta que circula sola. La seguridad la marca el conductor que debe respetar las normas de circulación y el resto de los usuarios debe respetar las normas y al ciclista y este a su vez respetar todas las normas de circulación. En caso de aprobarse esta proposición sería recomendable, como sucede en otros países más avanzados, que se instale un medio de aviso, tipo bandera,...

La señora **PRESIDENTA**: Vaya concluyendo, señor Lorenzo, por favor.

El señor **LORENZO RODRÍGUEZ**: ... con color llamativo y con altura suficiente para que los vehículos que vayan por detrás se percaten de la existencia del remolque. En caso de viajar de noche y dado que últimamente las ciudades por ahorro de consumo de luz han bajado la iluminación, el remolque deberá disponer de dispositivos reflectantes y luces.

Señorías, finalizo manifestando nuestro apoyo a la propuesta, dado que España y sus gentes vamos evolucionando. Tenemos que estar a la altura del resto de los países de Europa y estoy convencido de que sabremos estarlo. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Lorenzo.

Tiene ahora la palabra por el Grupo Parlamentario Podemos, el señor Arrojo, cuando quiera.

El señor **ARROJO AGUDO**: Gracias, presidenta.

Señorías, como ya ha empezado a explicar don Joan Olòriz esta propuesta nos permite a pesar algo que era difícil de conseguir pero que va a ser muy bueno para el balance de esta Comisión una transaccional que integre lo que se había empezado a gestionar humildemente de manera más lenta, para que y todo el mundo estuviera de acuerdo, que consiste en recoger las principales y concretas peticiones de la Mesa nacional de la bicicleta, siguiendo una tradición de consenso en esta Cámara. Tengo aquí a la diputada Concha y a Odón Elorza que me suscitan plena confianza, aunque sean de otros grupos parlamentarios, quienes corroboraban que esa dinámica existía. Mi afán por no presentar una PNL de Podemos lo pasé entre todos y llegamos tarde. Afortunadamente, con el permiso y la aquiescencia de Esquerra, podemos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 19

aprobar una transaccional que recoja los puntos que ha suscitado, que recoja las enmiendas socialistas como las que he transcrito literalmente. No es ni mérito ni defecto de la Mesa nacional de la bicicleta, que ha suscitado contenidos muy concretos y eficaces. Son las tareas para la siguiente fase si es que se disolvieran las Cámaras y, si no, esta tarea quedaría para el futuro. No les voy a aburrir con esto, pero las enmiendas pretenden lo siguiente. Primero, la reactivación del comité técnico, de la que hablaba la representante socialista, que ya está en la DGT, que empezó a trabajar para ese Plan estratégico estatal de la bici. Segundo, revisar la Ley de Seguridad Vial y el reglamento general de circulación, que también era motivo de consenso y estaba en la mesa del Consejo Superior de Tráfico. Tercero, restaurar en el Código Penal la imprudencia en cualquier grado con resultado de lesión o muerte como tipo penal, y como tenemos la experiencia de cómo se ha hecho esa reforma del Código Penal, las partes que veamos que no han funcionado bien se cambian, pero sin ninguna animadversión hacia el pasado, simplemente mirando al futuro. Cuarto, revisión de la Ley 35/2015, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas, a los ciclistas, en accidentes de tráfico. Eloy, creo que no te toca, porque me parece que te has accidentado tu solo, pero si fuera porque un camión te hubiera atropellado, estarías en este punto, es decir, en la indefensión frente a las aseguradoras, que ahora también es un motivo de consenso. Quinto, promover la intermodalidad, obviamente con respeto a las competencias que cada institución tenga.

Animo a que se haga esa transaccional, si es posible por unanimidad, porque creo que completar la anterior del Día de la bici es una cuestión interesante para el balance de lo que hasta ahora hemos trabajado en esta Comisión.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Arrojo.  
Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias, señora presidenta.

Hubiera sido una pena salir hoy de aquí únicamente con una PNL, aprobada a propuesta del Grupo Popular, en relación con la celebración de un Día de la bicicleta. Hubiera estado bien, pero quedaba muy pobre. Hoy la bicicleta es un objeto de deseo en la ciudad. La bicicleta es una de las mejores aliadas de las ciudades para mitigar los efectos de los gases de los coches en el cambio climático. Utilizar la bicicleta es una manera de vivir, de sentir, de disfrutar de una ciudad. No es lo mismo ir en bicicleta que ir en coche, en autobús o incluso a pie, porque yendo en ella —no sé si ustedes van en bicicleta por la ciudad— se huele la primavera. Yo que desde que las circunstancias políticas me lo permiten tengo la fortuna de poder utilizar la bicicleta en mi ciudad casi todos los días, entiendo que debemos hacer el esfuerzo, con toda la pasión del mundo, de inundar nuestras ciudades de bicicletas.

Es un sinsentido que en las ciudades de España, muchas de las cuales tienen una orografía y unas condiciones climáticas excepcionales, no tengamos muy extendida la cultura de la bicicleta. Es una manera increíble de concebir la ciudad, las relaciones sociales, el desarrollo económico, el turismo, como se ha dicho aquí. Pero vamos lentamente. La presencia de la bicicleta en las ciudades, salvando algunas como Sevilla, San Sebastián, Zaragoza, Barcelona, etcétera, es simbólica. Llama la atención lo de Madrid, porque durante muchísimos años no ha habido una apuesta real por la bicicleta. Eso no puede ser así, y por eso, aprovechando la iniciativa de la PNL de ERC, se plantea la incorporación de una serie de propuestas serias que plantean Podemos, que acepta ERC, y el Grupo Socialista, para que salgamos hoy de aquí con una proposición completa que atienda las peticiones de los colectivos de la bicicleta, de la mesa de AMBE, de ConBici, etcétera. Por eso, rogaría a los ayuntamientos que van retrasados, muy retrasados —estamos en un porcentaje de uso de la bicicleta que está a años luz del de cualquier ciudad centroeuropea, alemana, holandesa, belga, incluso francesa—, que inunden las ciudades de carriles bici; que conviertan las calles secundarias y terciarias en calles de velocidad 30, en zonas 30, en las que la gente pueda ir con la bici por la calzada conviviendo con los vehículos; que incrementen el servicio de alquiler público de bicicletas, incluso con ayuda de una batería en aquellas ciudades o zonas en las que haya cuestas o pendientes; que se desarrollen aparcamientos; que la intermodalidad de la bicicleta con los ferrocarriles, el metro y algunos autobuses a determinadas horas sea una realidad.

La pasión por la bicicleta en esta sesión, no sé si primera y última, de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible debe ser una realidad y desarrollarse en todas las ciudades de España. El mensaje que tendríamos que lanzar hoy aquí para no ir a un paso tan lento sería: vayamos en bici, usemos la bici, porque aparte de salud es un combate contra el cambio climático.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 20

La señora **PRESIDENTA**: Señor Elorza, vaya concluyendo.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: He acabado, señora presidenta.

Gracias a ERC por aceptar esta transacción múltiple con Ciudadanos, con el Grupo Socialista y supongo que también con el apoyo del Grupo Popular.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la señora Ardanza.

La señora **ARDANZA URIBARREN**: Vamos a apoyar esta proposición, porque va a cumplir con las expectativas de las enmiendas presentadas por otros grupos y porque puede ser enriquecedora y potenciar más el uso de las bicicletas, que es cierto que todavía nos falta mucho para conseguir que sea algo normal.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Navarro.

La señora **NAVARRO LACOB**A: Gracias, señora presidenta.

Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para fijar nuestra posición sobre la proposición no de ley presentada por Esquerra Republicana, relativa al transporte de personas en bicicleta. Queremos adelantar que nuestra vocación hoy en esta Comisión es votar a favor del texto de la PNL de ERC. Dado el ambiente de consenso que se respira y las distintas enmiendas que han presentado el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea, queremos solicitar que se voten en bloque los puntos 1 a 4 de la enmienda del Grupo Socialista y por separado los puntos 5 y 6. En relación con la enmienda del Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea queremos anunciar que estamos de acuerdo con los puntos 1 y 5, pero votaremos en contra de los puntos 2 y 4. Respecto a la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos, y a pesar de que destaca cómo ha de ser modificado el reglamento general de circulación en cuanto al uso de la bicicleta cuando esta se transporte con un remolque o similar, también estamos a favor.

No cabe duda de que el uso de la bicicleta es creciente y de que seguirá extendiéndose —así también lo entiende el Grupo Parlamentario Popular, que ha propuesto hoy aquí que se fije un Día nacional de movilidad ciclista—, por eso incidimos en que hay que continuar trabajando en mejorar la seguridad de nuestros ciclistas, máxime ahora que también van a llevar a niños en un remolque, y la convivencia entre las bicicletas y el resto de vehículos. El artículo 12 del reglamento general de circulación está en proceso de reforma y va a permitir el uso de remolques para transportar personas, pero hay que precisar que la circulación urbana depende de lo que dispongan a este respecto las respectivas ordenanzas municipales y en las vías interurbanas de lo que señale el titular de la misma.

Ante el plazo de seis meses que propone el grupo parlamentario, queremos solicitar —teniendo en cuenta nuestro voto favorable a esta PNL y que se está trabajando en este proyecto de reforma del reglamento general de circulación— que tengan a bien flexibilizar dicho plazo para modificar la normativa. Entiendan que una buena práctica en esta materia obliga a recabar los informes, los dictámenes y las aprobaciones preceptivas, más el trámite de audiencia pública a todos los interesados, lo que se traduce en la necesidad de contar con más tiempo para lograr una buena elaboración, que será, por supuesto, garantía de acierto en sus resultados. Hace dos legislaturas, Esquerra Republicana presentó esta misma PNL, así como también lo proponía a la Mesa del Congreso de los Diputados en una pregunta escrita al Gobierno, gobernando en este caso el Partido Socialista, admitiéndose la posibilidad de que el plazo fuese de doce meses para que hubiese una garantía de éxito. Nosotros también queremos hacer constar en esta Comisión que...

La señora **PRESIDENTA**: Vaya concluyendo, señora Navarro.

La señora **NAVARRO LACOB**A: ... les pedimos que sean flexibles y tengan cintura en cuanto al plazo para la modificación del artículo 12 del reglamento general de circulación.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Navarro.

Tiene la palabra el señor Olòriz para pronunciarse sobre las enmiendas presentadas.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Hemos quedado en que habría un primer punto, que en este caso tendría dos párrafos y no uno: el de Ciudadanos más esta transacción que hemos hecho del inicial. Luego

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 21

tendría ocho puntos más: los 1, 2, 3 y 4 del Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea, y el 1, 3, 5, 6 del Grupo Socialista. El orden no afecta al resultado. No tengo inconveniente en votar de forma separada si esto permite un mayor consenso. Se pueden votar estos puntos de la forma más conveniente posible y que la Mesa lo vehicule. Luego pasaré a la Mesa la redacción.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Olóriz. Le agradeceremos que antes de las votaciones nos traiga el texto completo de las distintas transacciones.

### — SOBRE MEDIDAS ANTE EL INCREMENTO DEL INTRUSISMO Y LA PIRATERÍA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS DE HASTA NUEVE PLAZAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000539).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley, sobre medidas ante el incremento del intrusismo y la piratería en el transporte público de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, presentada por el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO RAMOS**: Muchas gracias, señora presidenta.

En España hay más de 70.000 taxis. Hay un taxi por cada 670 habitantes. El 98,3% de los taxistas son autónomos. El gasto mensual de un taxi entre impuestos y tasas suele oscilar entre 500 y 700 euros. Un taxímetro, ese aparato que todos vemos al entrar en el taxi, que es el que controla lo que cuesta el viaje, suele costar una media de 600 euros. Una mampara de seguridad para proteger al taxista cuesta entre 1.000 y 1.500 euros. El seguro de un taxi al año puede costar entre 1.200 y 1.500 euros. Para cobrar una nómina de 1.800 euros, un taxista tiene que hacer diariamente entre diez y once horas. El pasado 17 de abril, en Antequera, un taxista de cincuenta y nueve años sufrió una brutal paliza propinada por tres individuos que luego le robaron la cartera y el taxi. Esta es la última agresión, de una lista que no cesa, a este colectivo de profesionales. He querido empezar ofreciendo algunos datos que muchos ciudadanos antes no conocíamos, porque en la defensa de estas iniciativas a veces nos perdemos en la parte técnica-jurídica y de alguna forma deshumanizamos nuestras propuestas.

Ya metido en materia, quiero exponerles brevemente la importancia de aprobar esta PNL en la que hemos estado —y esto es lo importante— trabajando durante mucho tiempo con el colectivo de taxistas, concretamente con la Federación Española del Taxi, Fedetaxi, en esta propuesta tan importante para ellos. La iniciativa se basa, por un lado, en la necesidad de que exista una competencia transparente y no desleal en la prestación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, taxis y arrendamientos con conductor; por otro lado, en la preocupación por el incremento del intrusismo en dicho segmento de transporte que, junto con el transporte colectivo urbano, es el más utilizado por todos los ciudadanos. Lamentablemente, este fenómeno se hace fuerte cada día como consecuencia, entre otras causas, de la falta de medios y de instrumentos legales. Atentan contra la leal competencia en el mercado, crean economía sumergida, fraude social y causan un notorio perjuicio a los usuarios de este tipo de servicios públicos. La aparición de plataformas digitales de intermediación en este sector —me refiero a las que están fuera de control y de la debida regulación aplicable—, en unos casos como redes ilegales de transporte bajo la falsa apariencia de economía colaborativa, y en otros como meros infractores de la legislación de transporte, ha contribuido a la generación de un efecto llamada al intrusismo en este sector, que se refleja en la existencia de muchos vehículos desprovistos de las necesarias autorizaciones o licencias administrativas, lo que comúnmente se suele llamar piratas.

Si bien es cierto que los taxis se encuentran debidamente identificados por las autoridades, que son las que llevan a cabo ese ejercicio de control y de inspección, sobre todo los taxis que conocemos con la capilla arriba de color verde o rojo, según este ocupado o no, no sucede lo mismo con los vehículos de alquiler con conductor. Resulta, por tanto, necesario establecer medidas disuasorias y de control complementarias a estas otras que ya existen. La medida que aquí se propone consiste en dotar de un color específico, que podría ser azul, el fondo de la matrícula que llevan instalada todos los vehículos autotaxis y los de arrendamiento con conductor. Esta propuesta se ajusta a la normativa europea y de hecho ya existe en otros países europeos, por ejemplo, en Holanda.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 22

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Delgado.

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sicilia.

El señor **SICILIA ALFÉREZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista comparte la necesidad de hacer frente a la problemática del intrusismo en el transporte de viajeros de menos de nueve plazas; un intrusismo que ha aumentado en los últimos años como consecuencia de la crisis, puesto que muchas personas han visto en el transporte de viajeros una forma de ganarse la vida, eso sí, al margen de la normativa y sin autorización, que se ha disparado mucho más con la aparición de plataformas digitales, como pueda ser el caso de Uber, que ha estado suspendida por auto judicial hasta hace bien poco, como ustedes ya conocen. La realidad hoy en día es que algunos conductores ofrecen sus servicios de forma ilegal y que el intrusismo en el sector del transporte de viajeros de menos de nueve plazas no solo pone en peligro a dicho sector, sino también a los usuarios, que quedan totalmente desprotegidos ante cualquier servicio deficiente o incidente que puedan sufrir.

Para el Grupo Socialista este problema no debe abordarse solo con una nueva placa de matrícula en los vehículos autotaxis o en los arrendados con conductor. Sabemos que esta es una petición, una reivindicación del sector porque hemos estado reunidos con ellos en diversas ocasiones, no solo en esta legislatura breve, sino también meses atrás. Podíamos haber hecho lo más sencillo, es decir, traer la proposición no de ley que hoy nos presenta Podemos, que es un calco literal de la iniciativa que nos planteaba el sector, pero creemos que tenemos que ir más allá, que debemos abordar el problema en su totalidad y que una mera placa puede ayudar a solventar el problema, pero no a solucionarlo. Lo que verdaderamente nos debe preocupar, que es lo que preocupa al sector, es el intrusismo que ahora mismo se está produciendo. Por eso, el Grupo Socialista cree que este problema hay que plantearlo en su totalidad, con todos los ministerios que puedan estar implicados, Industria, Hacienda y Administraciones Públicas, con la Dirección General de Tráfico y con todas las administraciones que tienen un papel fundamental para solucionar este problema del intrusismo, como las comunidades autónomas, ya que, por ejemplo, la Comunidad Autónoma catalana tiene las competencias en tráfico. Por tanto, hay que contar con las administraciones autonómicas y con las locales, donde la policía local juega un papel fundamental a la hora del control e inspección de todos estos vehículos que puedan ejercer esta labor de manera ilegal. Insisto en que creemos que hay que abordar el problema de manera integral, en su totalidad, tratando además, por ejemplo, aspectos como el de la formación de los conductores, algo que también demanda el sector.

Sin negar que ciertamente lo que se pide en la proposición no de ley, que es lo que pide el sector, pueda ser útil, entendemos que debemos ir más allá y, por eso hemos presentado una enmienda en la que planteamos que se cree a la mayor brevedad posible —entendemos que esto hay que hacerlo ya— una comisión interministerial...

La señora **PRESIDENTA**: Debe ir terminando ya.

El señor **SICILIA ALFÉREZ**: Termino de inmediato, señora presidenta.

Que se cree una comisión interministerial que, integrada por los diferentes departamentos que tengan competencias en la materia, aborde el tema. Que si de ello se concluye que hace falta una modificación legislativa, la misma venga a la Cámara y se pueda abordar. Y que de una vez por todas podamos poner, de manera efectiva, fin al intrusismo y a la piratería en el sector del transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Sicilia.

Para fijar la posición de su grupo, tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: A la espera de si se acepta o no la enmienda del Grupo Socialista, porque a veces lo mejor es enemigo de lo bueno, para mí lo importante es la oportunidad y nos parece que es urgente proponer una opción razonable y concreta. Las ciudades con un gran número de turistas están viviendo un conflicto que puede estallar en cualquier momento, si es que no lo ha hecho ya más de una vez. Racionalizar la cuestión con esta propuesta nos permite que los conflictos se reduzcan, aunque, sin duda, luego habrá que trabajar con más profundidad.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 23

El portavoz de Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea dirá si acepta o no la enmienda, pero, en cualquier caso, votaremos a favor.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Olòriz.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Igea.

El señor **IGEA ARISQUETA**: Muchas gracias.

Tengo que reconocer que cuando vi una propuesta de Podemos defendiendo la libre competencia y poniendo de modelo a Holanda, decidí inmediatamente aceptarla. Holanda es una monarquía parlamentaria con un índice de libertad de 75. Es un sitio con tanta libertad económica que incluso Uber ha fijado allí su sede internacional. Holanda está en el ranquin de *in Business* muy por encima de Grecia, que está en el puesto 66, o de Venezuela, que está en el 186. Holanda es un buen modelo; no se suele ver pasear al rey de Holanda, acompañado de Máxima Zorreguieta, diciendo exprópiase, exprópiase, como en otros sitios. Holanda es un sitio en el que vive y ha trabajado muchos años Luis Garicano, y él me afearía seriamente votar en contra de una proposición que pone de modelo a Holanda. Por tanto, vamos a votar a Holanda.

He de decir que mi sorpresa finalizó cuando entré en la página de Fedetaxi, en su posicionamiento del 12 de febrero, y vi que la proposición era exactamente un copia y pega, incluidos paréntesis, comas y ejemplos, de la propuesta de Fedetaxi. Es verdad que la iniciativa tiene cosas buenas, pero pediría a los miembros de Podemos que trabajen un poco más, que respeten un poco la dignidad del trabajo parlamentario. Hacer un copia y pega literal de una propuesta es poco serio, porque no estamos aquí para trabajar solamente para un sector o para un *lobby*, sino para todos, para los que trabajan en el taxi, para los que no pueden coger un taxi, para los que no tienen presupuesto para ir en taxi, para los que van en autobús, etcétera. Nosotros no podemos ser meros transmisores y hacer un copia y pega de una propuesta. Sin embargo, la proposición es interesante y por eso la votaremos. También les tengo que decir que esta PNL, naturalmente, no va a bajar el precio de las mamparas ni el del taxímetro ni tampoco va a mejorar la seguridad de los taxistas. Cuando hablamos de un problema de libre competencia quizá tenemos que tomar otras medidas y no enfrentarnos al futuro simplemente cerrando los ojos.

Por todas estas razones, vamos a votar, repito, a favor de esta proposición no de ley y de la enmienda del Grupo Socialista, si la acepta el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea. De todas formas, les recomendamos una cosa: trabajen un poco más y no copien. Si se presentasen con esta propuesta en el Parlamento Europeo casi seguro que ustedes no irían en las listas de las siguientes elecciones.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Igea.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Mateo Istúriz.

El señor **MATEO ISTÚRIZ**: Tenemos que referirnos a una ley del año 1987 en la que se recuerda claramente que las personas y empresas que realicen los transportes en vehículos mediante un carácter retribuido tienen que estar autorizados administrativamente, y que contiene un elenco de sanciones por la comisión de infracciones. En definitiva, todas estas actividades de carácter ilícito están catalogadas o tipificadas como infracciones muy graves. Además, estos últimos años el Ministerio de Fomento no se ha quedado de brazos cruzados, porque, en definitiva, ha regulado todo el tema del transporte. El Ministerio de Fomento —organismo que prácticamente no ha sido aludido aquí—, en colaboración con la DGT y con las comunidades autónomas, ha establecido planes de inspección para detectar estos vehículos fraudulentos que practican el intrusismo.

Estamos en un momento distinto del transporte de viajeros en vehículos. Conceptos como el *ridesharing* o el *carpooling* no existían en la ley del año 1987, y tampoco las nuevas tecnologías que aproximaban a los ciudadanos a estos medios de transporte, que van en beneficio del medio ambiente y de una sana y eficaz competitividad. Por eso, en la pasada legislatura, el Gobierno de España, queriendo fijar posiciones claramente a efectos de evitar intrusismos y de tener perfectamente organizado este tipo de transporte, aprobó un reglamento mediante el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, en el que se establecía un marco reglamentario nuevo para mejorar la seguridad jurídica del sector del transporte de viajeros en vehículos de turismo. También se incrementaba la flexibilidad empresarial del arrendamiento de vehículo con conductor y delimitaba claramente la actividad de los servicios prestados por el taxi, con el ánimo de protegerles. La reforma contó —siempre es importante— con el consenso de sectores económicos vinculados a través del Comité nacional del transporte por carretera y con la conformidad de las comunidades autónomas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 24

Señorías, no quedó aquí el único intento del Gobierno de España para establecer y atajar esta mala práctica que denominamos intrusismo, para garantizar a cada uno que sus costes están bien empleados, y para echar del mundo del transporte a los que están fuera de la legislación. El Gobierno de España no está cerrado a la PNL que ha presentado Podemos con la enmienda del Grupo Socialista. Una futura propuesta se podrá incorporar a los trabajos de preparación de otras modificaciones o reformas del anexo 18 del Real Decreto 2822/98, por el que se aprueba el reglamento general de vehículos para recoger esta posición, pero con una salvedad: no se va a poder adoptar la matrícula azul, como se propone en la PNL porque se puede confundir con las matrículas que utilizan los vehículos de los organismos internacionales. Por tanto, no nos parece procedente utilizar el color azul.

Estamos abiertos a una posible reforma en el futuro, por lo que el Grupo Popular votará a favor de la PNL planteada en esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Mateo Istúriz.

Tiene la palabra el señor Delgado para manifestar su opinión sobre la enmienda presentada por el Grupo Socialista.

El señor **DELGADO RAMOS**: No la vamos a aceptar.

### — SOBRE EL ESTUDIO INTEGRAL, SUSTITUCIÓN, REFORMA Y ACTUALIZACIÓN DE LOS SISTEMAS VIALES DE CONTENCIÓN («QUITAMIEDOS», GUARDARRAÍLES, BIONDAS Y SEÑALES VERTICALES). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/000544).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la última proposición no de ley, sobre el estudio integral, sustitución, reforma y actualización de los sistemas viales de contención (quitamiedos, guardarraíles, biondas y señales verticales), presentada por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Clemente.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, la proposición no de ley que debatimos hoy en esta Comisión no es nueva, ya ha habido otras iniciativas en esta casa y en numerosos parlamentos autonómicos, pero no por ello deja de ser menos importante. En nuestras manos está legislar sobre ello y tomárnoslo en serio de una vez por todas, que exista verdadera voluntad política más allá de ideologías o de siglas de partido. Entre los 6 millones de motociclistas que existen en España, seguro que muchos conocemos a algunos, si no lo son algunos de ustedes, señorías, y que a poco que pregunten en su círculo cercano, a algunos les coge cerca el verdadero drama de los fallecidos, de los gravemente lesionado y/o amputados por culpa de los llamados coloquialmente quitamiedos y que en el lenguaje del colectivo del motociclismo les llamamos guardarraíles asesinos. He dicho bien, guardarraíles asesinos. ¿Cómo llamarían ustedes, señorías, a un dispositivo de contención vial, a un sistema pasivo que si bien tiene en su diseño y en su construcción efectividad para el caso de salida de la vía de los vehículos de cuatro ruedas y con carrocería, para los motociclistas, para los que la única carrocería es su propio cuerpo, no solo no es efectiva, sino que es tremendamente lesiva, es mortal?

Aproximadamente el 80% de los sistemas de contención instalados en nuestras carreteras estatales siguen sin el ansiado sistema de protección para motoristas SPM, y en las de ámbito autonómico, salvo honrosas excepciones, esa cifra es mucho mayor. Es ahí, a pesar de no tener competencia directa —y no es ninguna excusa—, donde más accidentes y siniestros se producen. En las de ámbito provincial, más de lo mismo, señorías. Por kilómetro recorrido, la probabilidad de morir en carretera para un motorista es 18 veces superior que circulando en automóvil. Durante los tres primeros meses de 2016 se han producido 275 siniestros de motociclistas, con el resultado de 79 personas heridas y 78 fallecimientos. Desde 1970 hasta hoy, las muertes por impacto contra guardarraíles superan las 6.000 y los amputados son más de 5.000. No se han retirado o cambiado a SPM ni un 20% de nuestras carreteras. En nuestras manos está, señorías.

Muchos de los accidentes de motos tienen como resultado consecuencias fatales tanto para el piloto como para el acompañante, y la explicación es bien sencilla. Al producirse una caída en moto, el conductor y el acompañante salen despedidos de ella por la fuerza centrífuga. En la mayoría de los casos en que el cuerpo del accidentado se desliza por el asfalto la fuerza de rozamiento le parará, sin mayores



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 25

consecuencias que la abrasión y posibles magulladuras en su cuerpo, siempre y cuando el piloto y el acompañante lleven la indumentaria de moto adecuada. Sin embargo, en una caída de moto también intervienen las barreras de protección, como son los quitamiedos —en el argot, los guardarraíles asesinos, como bien he dicho—, o incluso las señales verticales sin protección. Estas también son objeto de esta proposición, si es que llega a ser aprobada, ya que llevan un lastre de hormigón de 20 kilos, haciéndolas rígidas al impacto, y el efecto cortante termina por ser el mismo. Si los cuerpos del conductor y del acompañante no se detienen antes y chocan contra esta protección, aunque vayan bien equipados de poco sirve. El impacto violento contra el guardarraíl hace que el perfil actúe como si fuera una guillotina o cuchilla contra su cuerpo. Las zonas más afectadas principalmente son las extremidades del cuerpo: los brazos, las manos, las piernas y la cabeza, con traumatismos y politraumatismos, que van desde rotura de huesos y amputación de extremidades, hasta la invalidez total o parcial, la parálisis cerebral o incluso la muerte, en el peor de los casos. Un ejemplo gráfico y demasiado habitual, desgraciadamente, es el de la fotografía que les muestro a sus señorías, resultado del impacto de un cuerpo humano contra un perfil en H a 45 kilómetros/hora. El cuerpo se desmiembra en tres piezas, en función del golpe. Hay estudios que demuestran que esa velocidad, 30 kilómetros/hora, es suficiente para arrancar de cuajo un miembro o partir la columna vertebral, y, lo que es más grave, estas barreras de seguridad provocan más del 15% de las muertes por accidentes en moto. La lesividad de los actuales perfiles, ya sean en H, como el de la fotografía que les he enseñado, como otros que se han venido instalando, más redondeados y en C, se haya justificada por estudios técnicos de rigor de todo tipo de instituciones, asociaciones y diferentes ONG en defensa de los motociclistas en su loable lucha contra la siniestralidad y accidentalidad.

Ante esta realidad, el Parlamento Europeo ha incluido en su informe sobre prioridades de la seguridad vial de la Unión Europea el cambio de medidas protectoras en las carreteras, de manera que los actuales guardarraíles, cuya peligrosidad supuestamente está aceptada por nosotros, los responsables políticos —nosotros, señorías—, y los representantes de todos los sectores que rodean al guardarraíl, queden sustituidos por otros sistemas más actualizados y menos lesivos al impacto.

La señora **PRESIDENTA**: Vaya concluyendo, señor Clemente.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Para abreviar, recordaré las cifras de 6.000 fallecidos y 5.000 amputados, una impresionante lacra para la Administración y para nuestras conciencias. Se han recogido más de 500.000 firmas, de sobra, a lo largo de todo el territorio nacional, y se producen numerosas manifestaciones. Si todos estamos de acuerdo en dar respuesta al colectivo de motociclistas, que son más de 6.000.000, señorías, ¿por qué no lo hacemos? Solo falta que en este Congreso de los Diputados nos lo tomemos en serio y de una vez por todas, para llegar al año 2020 con el objetivo no solo de 0 víctimas, sino también de 0 amputados. En nuestras manos está, señorías.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Clemente.

Tiene ahora la palabra la señora Ciuró, del Grupo Democràcia i Llibertat, para defender su enmienda.

La señora **CIURÓ I BULDÓ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Desde Democràcia i Llibertat, si bien compartimos totalmente el contenido y el fondo de la cuestión planteada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, porque somos conscientes de la dificultad y del riesgo que entrañan los guardarraíles para los motoristas, porque somos conscientes de la cantidad de amputaciones y muertes que se producen por choques de quienes son víctimas de estos guardarraíles, presentamos una enmienda con el fin de preservar aquello que para nosotros es fundamental, básico y que, al final, garantiza el Estado de derecho y las competencias de las comunidades autónomas, a la par que permite una optimización de los recursos. Es cierto que hay carretas que son competencia de una comunidad autónoma o incluso de diputaciones, que en este caso son de ámbito estatal, pero en todo caso las competencias de las comunidades autónomas no deberían ser conculcadas con cierta alegría. Es más, yo instaría a los grupos proponentes a que considerasen la realidad de un Estado descentralizado y con competencias repartidas. Además, el hecho de que uno se meta en actuaciones que no le competen conlleva cargar los Presupuestos Generales del Estado de una forma que no entendemos que coadyuve a la racionalización de los recursos cuando hay crisis pero también cuando no la hay.

Hemos recibido la enmienda consensuada por otros grupos políticos. Seguiremos votando en contra, porque, si bien —y que quede muy claro— somos muy conscientes del problema y queremos abordar su

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 26

solución, entendemos que debemos hacerlo de manera correcta, en el fondo y en la forma, en colaboración, en coordinación. Nos suscita dudas el punto 2, donde se dice que se va a proceder a una sustitución definitiva de las medidas adoptadas, a tenor de lo que resulte del estudio integral que se propone en el punto 1, donde sí se tienen en cuenta a las administraciones públicas implicadas. ¿Qué quiero decir? Si de este estudio integral resulta la sustitución o modificación de estos guardarraíles por ejemplo, no queda claro cuál será el coste, a cargo de quién estará y cuándo se van a tener que reponer. Por tanto, como nos genera muchísimas dudas y vemos un ataque competencial, votaremos en contra si se sigue manteniendo así, porque creemos que el reparto competencial debe ser exquisito. Hay que abordar los problemas —depende de todos nosotros— y queremos hacerlo bien, que sea viable para que resulte una realidad. Por tanto, votaremos en contra si se mantiene en los presentes términos.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Ciuró.

Tiene ahora la palabra para fijar su posición sobre las enmiendas el señor Suárez, del Grupo Popular.

El señor **SUÁREZ LAMATA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Decía antes un portavoz del Grupo Socialista que le costaba entender cómo no se llega a acuerdos cuando se habla de vidas humanas y de accidentes. Sencillamente, le recomiendo que observe en el *Diario de Sesiones* la cantidad de iniciativas que pretendían mejorar planes cuando ha gobernado el Partido Socialista y se ha dicho que no, fundamentalmente a aquellas que venían del Partido Popular.

Señorías, estamos ante una PNL que calificaría de un poco atípica. La portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, la portavoz de Democràcia i Llibertat, apuntaba a la invasión de competencias que sugiere. No voy a discutir los hechos, si ha habido 288 accidentes, pero, claro, remontarse al año 1970 para poner sobre la mesa la cifra de 6.000 tristes muertos, de entrada, a uno le chirría. Cuando se buscan consensos en esta cuestión, que es lo que hay que hacer, hay que evitar ciertas expresiones en las iniciativas, porque cuesta leer afirmaciones como que las administraciones son laxas en el cumplimiento de la ley y ponen en peligro la seguridad de los ciudadanos, y cuesta entender afirmaciones hechas desde el Grupo Ciudadanos tales como que la parálisis política derivada del Gobierno en funciones es un duro lastre para la seguridad vial o que el Gobierno en funciones está de vacaciones en materia de seguridad vial.

Insisto, no voy a cuestionar las cifras, pero hay una realidad que para nada se parece a lo que aquí se ha descrito. De entrada, les diré que el 80 % de la siniestralidad en moto se produce fuera de las carreteras del Estado y representa el 1 % del total de siniestros, que desde 1995 hay una preocupación por parte de los distintos Gobiernos en abordar esta problemática y ha habido políticas, que hay 1.900 kilómetros con las protecciones que aquí se sugieren, que desde 2012 más de 250 kilómetros se han ejecutado con nuevas protecciones, que recientemente se han adjudicado 20 millones de euros que suponen 270 kilómetros más. Señorías, por mucho que se empeñen ustedes en dibujar un país negro, España ocupa el quinto lugar del mundo en seguridad vial. Y creo que este es un dato como para salir de aquí con satisfacción. ¿Hay que mejorar? Claro que hay que mejorar. Pero en 2015 en Europa solo han mejorado tres países en seguridad vial, y uno ha sido España. El que no ha mejorado nada, señorías de Podemos, es Irán, que es el tercer país del mundo con más siniestralidad; son cosas anecdóticas.

Por tanto, lo que no puedo entender son planteamientos de iniciativas en las que da la sensación de que el Gobierno de turno, en este caso el del Partido Popular, ha estado de brazos cruzados.

La señora **PRESIDENTA**: Vaya concluyendo, señor Suárez, por favor.

El señor **SUÁREZ LAMATA**: Acabo, señora presidenta.

Hemos presentado una enmienda en la que sencillamente decimos que hay que animar al Gobierno actual a seguir en la senda de las medidas que se han adoptado, porque, efectivamente, están dando resultado, y, sobre todo, por la poca credibilidad que tiene esta iniciativa, y les voy a explicar por qué. Ciudadanos no es una fuerza política nueva, ya lleva un año; allí donde ustedes gobiernan o son oposición, si ustedes van a mirar las enmiendas que han presentado y los presupuestos para corregir los problemas en las carreteras, ¿saben cuánto suman? 0, ese es el resultado.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Suárez.

Tiene ahora la palabra la señora Cantera, del Grupo Socialista.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 27

La señora **CANTERA DE CASTRO**: Muchas gracias, señora presidenta. Señorías, buenos días.

Quiero empezar mi intervención en esta Comisión precisamente por trasladar mi pésame a los familiares y amigos de los cinco muertos y los tres heridos hoy, obreros que se trasladaban a primeras horas de esta mañana por la carretera entre Águilas y Lorca, en Murcia.

Siguiendo con el tema que nos ocupa, el Grupo Parlamentario Socialista, al que represento, está y estará siempre en pro de cualesquiera mejoras que se quieran implantar y que pretendan garantizar una mayor seguridad en nuestras carreteras. Lo que se pretende con la proposición no de ley presentada por el Grupo Ciudadanos va encaminado justo en esta línea, en mejorar el estado de los sistemas de protección o guardarraíles para que no se conviertan en un peligro mayor para los motoristas o ciclistas; eso es justo lo que nos trae aquí y ahora. Qué flaco favor haríamos si a la hora de mejorar la seguridad en nuestra red de carreteras nos olvidáramos precisamente de este colectivo y solo pensáramos en los coches, camiones, autobuses o similares. Es por todo ello que estamos de acuerdo con las medidas propuestas en la proposición no de ley de Ciudadanos relativas a incrementar la seguridad de un colectivo de conductores que ve en dichos elementos de protección, los guardarraíles, un peligro para su vida y su integridad física en caso de accidente.

Ahora bien, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado dos enmiendas a la proposición no de ley de Ciudadanos tendentes a mejorar lo ya propuesto por dicho grupo parlamentario. Si bien la primera enmienda es de carácter puramente técnico, en cuanto que pretende que el punto 3 de la propuesta de Ciudadanos se restrinja al marco de las competencias estatales, que es el que a esta Cámara compete, sin embargo, la segunda enmienda pretende aportar un elemento de seguridad añadido a lo ya propuesto, y no es más que la realización de un estudio integral sobre la ubicación de los actuales guardarraíles, es decir, los que ya se encuentran instalados en la red estatal de carreteras, a fin de que se revisen los criterios que en su momento se siguieron para su colocación y en los casos en que se estime oportuno se proceda a la eliminación y retirada de aquellos que se consideren innecesarios.

Señorías, a no pocos de ustedes —me refiero especialmente a aquellos que conducen—, seguramente que no se les habrá escapado que en nuestra red estatal de carreteras existen guardarraíles ubicados en llanuras y planicies cuyo objetivo no parece ser evitar que el vehículo no traspase la mediana e invada el carril contrario ni evitar que en caso de accidente el vehículo se salga del carril y caiga por un desnivel, con lo que el accidente sería de mayor gravedad. No parece que con su presencia se incremente en algún aspecto la seguridad ante un posible accidente. Más bien, parece que en algunos tramos de nuestra red de carreteras el guardarraíl se ha utilizado como elemento cuyo fin sería delimitar el propio carril o como si fuera un elemento decorativo u ornamental, finalidades muy diferentes y distantes a las de un elemento que pretende mejorar la seguridad de la circulación o en caso de accidentes. Es por ello que se solicita que se estudien de nuevo los criterios de ubicación de los guardarraíles, teniendo en cuenta la vulnerabilidad que ante los mismos presenta el colectivo de motoristas, ciclistas y otros usuarios, y se supriman aquellos innecesarios cuando su presencia no suponga una mejora cualitativa de la seguridad, frente al daño que pueda ocasionar su presencia.

La señora **PRESIDENTA**: Vaya concluyendo, por favor, señora Cantera.

La señora **CANTERA DE CASTRO**: Sí, señora presidenta.

Como bien ha dicho el portavoz de Ciudadanos, se ha llegado a un acuerdo mediante una transaccional. Por tanto, nuestro voto será favorable.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Cantera.

Corresponde ahora la fijación de posición por parte del señor Delgado, del Grupo Podemos.

El señor **DELGADO RAMOS**: Muchas gracias, señora presidenta.

Parece que algunos ya están en precampaña electoral y confunden el copiar con atender las justas reivindicaciones de los ciudadanos. De todas formas, para mí no hubiera sido ninguna deshonra que lo hubiese copiado, copiar una iniciativa honrada de los trabajadores; otros que sigan copiando las iniciativas del IBEX 35 y esas políticas neoliberales que defienden.

Metiéndonos ya en materia, en el año 1995 el Ministerio de Fomento estableció la obligación de utilizar nuevas instalaciones y reposiciones de barreras, con sistemas de contención de tipo C, eliminando todos los elementos cortantes. Ha habido avances tímidos, pero, sobre todo, como se desprende de una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 28

respuesta del Gobierno del Partido Popular, no es una prioridad para él. En respuesta del año 2015, dice que solo el 1 % de los motociclistas utilizan la red de carreteras del Estado y que el 80 % de los accidentes se producen en vías secundarias, y es verdad, estamos de acuerdo en esta cuestión, y el Gobierno está preocupado también por las salidas de la vía, que son las que efectivamente producen estas heridas graves o incluso la muerte, como indicaba el portavoz de Ciudadanos.

El otro día hablaba con un compañero de la Dirección General de Tráfico de la Guardia Civil y me decía que con políticas económicas bastante reducidas se pueden llevar a cabo una serie de obras importantes y obtener una serie de beneficios. Por tanto, sin que ello supusiera un enorme coste económico, se podría acabar con el 50% de todas esas salidas de vía. Se refería, por ejemplo, a la instalación de barreras de protección para motocicletas, eliminación de obstáculos, iluminación de algunos tamos de carreteras, despeje de los márgenes, relleno, limpieza de las vías y también de los arcones. El simple hecho de poner una farola en una rotonda o en algún sitio específico puede ayudar a reducir de forma notable esa peligrosidad para los motociclistas. Es evidente que trae consecuencia la falta de inversión en materia de política de seguridad vial, así como el envejecimiento del parque móvil y la reducción de la plantilla de la Guardia Civil. Vuelvo a insistir en que no se ha tenido en cuenta en estas proposiciones no de ley, casi todas referidas a la seguridad en la carretera, la importante reducción de la plantilla de la Guardia Civil.

Por tanto, aunque algunos estén ya en campaña electoral, nosotros vamos a votar a favor de esta propuesta, porque nos parece interesante.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Delgado.

Tiene ahora la palabra el señor Clemente, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, para fijar posición sobre las enmiendas.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Analizadas las enmiendas, como presentamos un texto transaccional a la mayoría de los portavoces, aceptamos la enmienda del Grupo Socialista, ya que consideramos que hace matizaciones desde el punto de vista técnico y deja claro que, si bien es verdad que no tenemos competencia en la red de carreteras, hablamos de elaborar un estudio para identificar esos puntos, instar a que estén informados y que luego acometan las actuaciones. Por ejemplo, en la Diputación de Castellón, con mayoría del Partido Popular, fue aprobado, igual que sucedió en Alicante. Por tanto, queremos dejar claro este texto de la transaccional que se ha repartido entre el Partido Socialista y Ciudadanos.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Clemente.

### DEBATE SOBRE:

— **DECLARACIÓN INSTITUCIONAL EN RELACIÓN CON LA MUERTE DE LAS TRECE ESTUDIANTES DE ERASMUS EN EL ACCIDENTE DE AUTOCAR SUCEDIDO EL DÍA 20 DE MARZO, EN LA AP-7, A SU PASO POR EL TÉRMINO MUNICIPAL DE FREGINALS (TARRAGONA), POR ACUERDO DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE. (Número de expediente 140/0000007).**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos al último punto del orden del día: Declaración institucional sobre condolencias a los familiares de las víctimas del accidente en Freginals, Tarragona. Este texto ha sido repartido en los días anteriores y fue consensuado, aceptando modificaciones de los distintos grupos, por lo que paso la palabra al señor letrado para que dé lectura del mismo y conste en esta Comisión.

El señor **LETRADO**: Con la venia, señora presidenta.

La declaración dice lo siguiente:

La Comisión de Seguridad Vial manifiesta su pesar por la muerte de las 13 estudiantes de Erasmus en el accidente de autocar sucedido en la pasada madrugada del día 20 de marzo en la AP-7 a su paso por el término municipal de Freginals, en Tarragona. Sus miembros y presidenta, doña Irene Rivera, desean hacer llegar sus condolencias a las familias de cada uno de las estudiantes extranjeras que fueron víctimas de este terrible accidente, a sus amistades y también a los compañeros de la universidad en Barcelona.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 29

Asimismo, hace pública su inquietud ante el incremento de los accidentes de tráfico y rechaza la pérdida de vidas por accidentes de circulación. La Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados quiere poner de manifiesto que los accidentes de tráfico se deben intentar evitar, cueste lo que cueste y por encima de todo, y quiere seguir velando por la seguridad vial, que tiene que ser una prioridad para el Gobierno de España, en beneficio de todos sus ciudadanos.

La Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible reitera que la seguridad de las personas en las carreteras españolas debe ser objetivo común. Por esta razón cree indispensable seguir impulsando campañas sobre seguridad vial y concienciación, así como exigir a conductores, peatones, motoristas y ciclistas el estricto cumplimiento de las normas del código de circulación.

La Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados insta a todas las instituciones a colaborar en la realización de proyectos y propuestas de mejora sobre la seguridad vial en las vías y carreteras del territorio nacional, así como a defender la persecución de los delitos de tráfico y contra la seguridad vial, depurando responsabilidades sobre accidentes terribles como este del que hablamos, que ha segado la vida de 13 personas.

Los miembros de la Comisión de Seguridad Vial igualmente se adhieren a cuantas iniciativas se realicen para mostrar la solidaridad y apoyo a las familias de las fallecidas en este fatal accidente, deseando una pronta recuperación a los heridos y a los afectados con secuelas físicas o psicológicas.

Hay que resaltar asimismo el buen funcionamiento de los dispositivos de emergencia dispuestos por la Generalitat de Cataluña, que coordinaron con rapidez y eficacia todos los servicios necesarios para una tragedia tan terrible.

La siniestralidad en carretera es una lacra de nuestra sociedad que afortunadamente ha reducido sus efectos y víctimas drásticamente en los últimos diez años.

Por todo ello, desde la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible firmamos esta declaración institucional de condolencia hacia las víctimas y sus familiares y también sirva como manifiesto del empeño que desde esta Comisión realizamos para asegurar el bienestar de nuestros ciudadanos y acrecentar su seguridad integral.

### PROPOSICIONES NO DE LEY. (Votación):

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor letrado.

Hacemos ahora un pequeño receso de dos minutos, antes de proceder a las votaciones de las distintas proposiciones no de ley, para que todos los miembros de los grupos parlamentarios estén presentes. **(Pausa)**.

Si estamos ya todos los miembros de la Comisión, iniciamos las votaciones de las proposiciones no de ley del orden del día, empezando por la número 4.º, sobre la necesaria redefinición por el Gobierno de sus medidas en materia de seguridad vial.

El señor **IGEA ARISQUETA**: Señora presidenta, solicitamos la votación separada por puntos.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Se acepta? **(Asentimiento)**.

¿Qué puntos quiere separar?

El señor **IGEA ARISQUETA**: El primero sería suficiente para nosotros.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Iniciamos la votación del punto 1 de la proposición no de ley sobre la redefinición por el Gobierno de sus medidas en materia de seguridad vial.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; en contra, 15; abstenciones, 5.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado el punto 1.

Pasamos a la votación del resto de puntos de la proposición no de ley.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; en contra, 15.**

La señora **PRESIDENTA**: Quedan aprobados el resto de puntos de la primera proposición no de ley.

Pasamos a la votación de la proposición no de ley sobre la necesidad de promover un plan estratégico que frene el aumento de la siniestralidad en las carreteras españolas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 30

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 15; abstenciones, 2.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos ahora a la votación de la proposición no de ley relativa a declarar el Día nacional de la movilidad ciclista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 39; abstenciones, 2.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada esta proposición no de ley.

Pasamos a votar la siguiente proposición no de ley, sobre el transporte de personas en bicicleta.

Vamos a leer cómo ha quedado el texto de la enmienda transaccional.

El señor **LETRADO**: Dice así la enmienda transaccional de esta iniciativa de Esquerra Republicana. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno: 1. A realizar en el plazo máximo de tres meses un informe que determine las condiciones y elementos de seguridad necesarios, así como su homologación para posibilitar que las bicicletas puedan utilizar remolques y enganches para el transporte de personas, elementos como medio (tipo bandera), de color llamativo y con altura suficiente para que los vehículos que vayan por detrás se percaten de la existencia del remolque, y, en caso de viajar de noche, la obligación de usar dispositivos reflectantes y luces, con las modificaciones legales y reglamentarias que procedan. Una vez disponga de dicho informe, a modificar en un plazo de tres meses la normativa necesaria y, singularmente, el artículo 12 del Reglamento General de Circulación para posibilitar que las bicicletas puedan utilizar remolques y enganches para el transporte de personas. 2. A considerar y potenciar la bicicleta como una alternativa real de transporte en nuestros pueblos y ciudades, para lo que debe favorecerse, siempre teniendo en cuenta a las restantes administraciones competentes y la transversalidad competencial en esta materia, la integración de la bicicleta en sus políticas de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de incrementar su uso en nuestro país en las mejores condiciones, y sin perjuicio alguno para los peatones. 3. Potenciar impulsando campañas de concienciación la formalización de compromisos programáticos en favor de la bicicleta desde los distintos ámbitos de la sociedad implicados en su desarrollo, entre otros, en el seno de las administraciones públicas, de las organizaciones sociales y económicas, de los partidos políticos y de los operadores de transporte. 4. Impulsar la creación de un consejo nacional de la bicicleta a modo de instancia asesora-consultiva y de participación democrática de todos los sectores comprometidos con el impulso y desarrollo de la utilización de la bicicleta, con el objetivo, entre otros, de proponer los cambios normativos precisos y la elaboración participada de un plan estratégico, que favorezca el uso de la bicicleta para una movilidad más sostenible en nuestras poblaciones. 5. Promover e impulsar ante los organismos correspondientes, ADIF y Renfe, entre otros, y ante las diferentes administraciones con competencias en la materia, la adopción de acuerdos y la aplicación de las medidas necesarias para garantizar las condiciones que permitan la intermodalidad de la bicicleta con el sistema de transportes, especialmente con el ferroviario. 6. Impulsar y reactivar el trabajo del comité técnico organizado por la Dirección General de Tráfico para diseñar y posteriormente aprobar el plan estratégico estatal de la bicicleta, dotando los medios necesarios para ello. 7. Revisar la Ley de seguridad vial y el Reglamento General de Circulación atendiendo a los documentos enviados por la Mesa Nacional de la Bicicleta al Consejo Superior de Tráfico. 8. Restaurar en el Código Penal la imprudencia en cualquier grado con resultado de lesiones o muerte como tipo penal.

La señora **PRESIDENTA**: Esta es la enmienda transaccional aceptada por el portavoz, señor Olòriz, del grupo proponente de Esquerra Republicana. ¿Acepta la votación por puntos o completa?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: He dicho antes que aceptaba la votación separada, no hay problema.

La señora **PRESIDENTA**: Entonces, aceptamos la votación por puntos, pero siempre dentro del contexto de la enmienda transaccional.

El señor **SAHUQUILLO GARCÍA**: Señora presidenta, si es una enmienda transaccional y se acepta, se vota; si no se acepta, no se vota, pero no se puede votar por puntos, o se vota o no se vota.

La señora **PRESIDENTA**: Me comenta el señor letrado que no está definido en el Reglamento, pero entendemos que si el proponente acepta votar esa transaccional por puntos sería aceptable.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 72

26 de abril de 2016

Pág. 31

El señor **IGEA ARISQUETA**: Señora presidenta, al ser una enmienda transaccional el proponente ya no es el proponente.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Señora presidenta, doctores tiene la Iglesia, eso me han dicho. Por tanto, yo no voy a meterme en camisa de once varas. Decide la Mesa y adelante.

La señora **PRESIDENTA**: La Mesa ha decidido en este caso someter a votación la enmienda transaccional en su totalidad. Quiero agradecer al señor Olòriz su disposición a hacerlo por puntos, pero quizás es más lógico someter a votación la transacción completa porque el resto de los grupos que han transaccionado así lo demandan. Por tanto, votamos esta proposición no de ley, insisto, con la enmienda transaccional completa.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; en contra, 15.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la votación de la siguiente proposición no de ley sobre medidas ante el incremento del intrusismo y la piratería en el transporte público de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas. No se han aceptado las enmiendas y, por tanto, no tenemos enmienda transaccional.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 41.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada por unanimidad.

Votamos la siguiente proposición no de ley sobre el estudio integral, sustitución, reforma y actualización de los sistemas viales de contención, quitamiedos, guardarraíles, biondas y señales verticales. En esta proposición no de ley se ha llegado a una enmienda transaccional que procede a leer el señor letrado.

El señor **LETRADO**: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1. Realizar un estudio integral de toda su red de carreteras, no solo estatales; sino extenderlo a las carreteras autonómicas y red provincial, en colaboración con las administraciones públicas implicadas, para la identificación de puntos negros o conflictivos. 2. Que se sustituyan definitivamente, de manera gradual mediante dotación presupuestaria plurianual, dentro de las próximas legislaturas, no más allá del año 2020, el sistema de guardarraíles de «c» a tres sistemas S.P.M.: SPM-Basic, Hiasa SPM-4 y de doble bionda, según el estudio integral redactado en todas las carreteras españolas. 3. Que en los proyectos que se redacten para las actuaciones en la red de carreteras de competencia estatal, se incluyan medidas tendentes a minimizar las consecuencias de los accidentes de motoristas y ciclistas, debiendo así los proyectos incluir de manera obligatoria los llamados S.P.M., de acuerdo con la normativa y las directrices tanto estatales como de la Unión Europea. 4. Realizar un estudio integral sobre la ubicación de los actuales guardarraíles convencionales en toda la red estatal de carreteras, a fin de que, en su caso, se revisen los criterios seguidos para su colocación y se proceda, en los casos en los que se estime oportuno, a la eliminación de aquellos que se consideren innecesarios por constituir más que un elemento de protección, un riesgo para la seguridad vial, especialmente para los motoristas.

La señora **PRESIDENTA**: Votamos la proposición no de ley con la transacción completa que se acaba de leer.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 17.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Antes de concluir, queremos revisar un segundo el resultado de la votación de la primera proposición no de ley, por si tenemos que repetirla. El resultado correcto es 21 votos a favor, 15 votos en contra y 5 abstenciones. Por tanto, damos por concluida esta primera sesión de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, y esperamos que no sea la última de esta legislatura.

Muchas gracias. Se levanta la sesión.

**Eran la una y cincuenta y cinco minutos de la tarde.**