



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 438

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

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

Sesión núm. 14

celebrada el martes 20 de febrero de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno a conceder una línea de créditos o avales al sector de las autoescuelas. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/002557) 2
- Sobre la carretera N-640 en el tramo entre los municipios de A Estrada y Cuntis en materia de seguridad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002080) 7
- Relativa a la armonización del sistema de etiquetado ambiental del parque automovilístico español. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002577) 11
- Sobre una política fiscal en apoyo a la bicicleta en las ciudades. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002746) 15
- Sobre el establecimiento de medidas encaminadas a reducir las muertes de animales por atropellos en carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002798) .. 18
- Relativa a la mejora de la seguridad infantil en el transporte escolar. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002929) 22

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 2

— Relativa a la conversión de vehículos de combustión interna a vehículos eléctricos. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002520)	26
— Relativa a mejorar la seguridad en el transporte terrestre. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002930)	30
Votaciones	33

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONCEDER UNA LÍNEA DE CRÉDITOS O AVALES AL SECTOR DE LAS AUTOESCUELAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/002557).**

El señor **PRESIDENTE**: Señores portavoces, quería comentar cierta alteración del orden del día a petición del Grupo de Podemos. A la Mesa le ha llegado la propuesta de alterar el orden del día, que consiste en empezar el debate de las proposiciones no de ley por aquella que figura como número 3. La segunda iniciativa, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la conversión de vehículos de combustión interna a vehículos eléctricos, pasaría a ser la última en el orden del día, y la que figura como punto 1 sería la segunda en debatirse. Repito, discutiremos en primer lugar la tercera proposición no de ley, luego la primera y la última sería la que figura como punto 2. ¿Les parece bien ese orden?

El señor **GAMAZO MICÓ**: No. No podemos. Tenemos un problema y habíamos realizado una propuesta de cambio por una cuestión de orden del ponente. No podemos debatir en último lugar la proposición no de ley número 2.

El señor **PRESIDENTE**: En tanto en cuanto el ponente del grupo proponente no se encuentra en la sala, ¿en qué orden podría atender el Grupo Popular este debate?

El señor **GAMAZO MICÓ**: La proposición número 2.º pasaría a ser la octava, la penúltima. Esa es la propuesta que realizamos.

El señor **PRESIDENTE**: La 2.º pasaría a debatirse detrás de la de seguridad infantil.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Correcto.

El señor **PRESIDENTE**: Empezamos por la 3.º y luego la primera se debatiría en segundo lugar.

El señor **LUIS BAIL**: El orden sería: 3, 1, 4, 5, 6, 7, 8, 2, 9.

El señor **PRESIDENTE**: Así lo he entendido y si no he sido suficientemente ágil me corrigen sobre la marcha.

Quería comunicarle a la Comisión que el Grupo Mixto ha presentado un escrito en el día de ayer solicitando se aplaze la que figura como número 5.º en el orden del día, que es aquella que pretendía el traspaso de competencias para la revocación de permisos de conducir. Ha solicitado su aplazamiento. Lo que quiere decir que no retira la iniciativa, queda viva, se retira del orden del día y la enmienda que ha presentado algún grupo queda pendiente. En el momento que se debata esta proposición no de ley el grupo que propuso la enmienda la reactivará, la retirará o la mantendrá.

Quería hacer una referencia especial a una enmienda presentada a la nueva ley que hemos modificado su debate que es la del vehículo eléctrico. Me refiero a la enmienda presentada por el Grupo de Ciudadanos. La proposición no de ley en sí pretende diseñar un programa que permita la conversión de vehículos de motorización interna por combustibles fósiles en vehículos eléctricos. La enmienda que ha presentado el Grupo de Ciudadanos no guarda estricta coherencia con el contenido de la iniciativa, por cuanto habla de un plan mucho más amplio que la transformación del vehículo de combustión interna en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 3

vehículo eléctrico, se expande mucho más del contenido de la iniciativa. Considero que las enmiendas han de estar en estricta coherencia con el contenido de la iniciativa, porque si no los demás grupos han fijado su posición en función del texto que está en debate y el texto que abre el debate a algo más amplio que el texto inicial que figura en el orden del día distorsiona el contenido del debate, hurta información a los grupos parlamentarios que han de analizar las distintas iniciativas que se van a debatir y votar en la Comisión y creo que esta enmienda no va estrictamente con el contenido. Quiero que conste en el *Diario de Sesiones* esta reflexión, porque considero que las enmiendas deben estar sujetas a lo que figuran en la iniciativa que pretenden enmendar. En esta ocasión, de forma excepcional y sin que sirva de precedente, voy a admitir la enmienda a trámite.

Vamos a empezar el orden del día. Si no estoy mal informado empezamos por la que figura como punto 3.º, que es aquella que pretende la concesión de una línea de créditos o avales al sector de las autoescuelas, del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, cuya ponente es la señora Rivera por cinco minutos.

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

Iniciamos esta Comisión de Seguridad Vial con un tema que es de máxima relevancia e importancia. Porque estamos hablando de que la huelga de examinadores ha hecho verdaderamente estragos en las autoescuelas. Estamos hablando de 30 000 familias, que en su mayoría son pequeños empresarios e incluso autónomos, que se han visto afectados por esta huelga que afortunadamente hemos conseguido negociar y parar entre todos por buena voluntad, pero insisto por buena voluntad de la oposición que estamos hoy en esta Cámara, no precisamente del Gobierno. Conseguimos frenar esta huelga de examinadores pactando un acuerdo con este colectivo de una reivindicación que el propio Gobierno aprobó en 2015 y que ha incumplido sistemáticamente y estamos ya en el año 2018. Es una apuesta de reconocerles su trabajo para cuando se elaboren los presupuestos de este año 2018 si es que el Gobierno tiene a bien presentarlos a la Cámara del Congreso. Una vez dicho esto, no debemos olvidar la situación en la que siguen viviendo las autoescuelas. Muchas de ellas han tenido que cerrar. La parada ahora mismo y la reactivación de los servicios de exámenes no ha servido plenamente para aliviar el problema que han sufrido, porque muchos de ellos han tenido que endeudarse, muchos de ellos han tenido que pedir créditos que incluso no van a poder pagar. Creo que es importante que el Gobierno, responsable en gran medida de no haber sido capaz de acabar con esta huelga o de negociar una salida a esta huelga, sea responsable de las consecuencias. Es lo que le pido en esta proposición no de ley al Gobierno, que realmente responda y que hable con este sector que, como le digo, son 30 000 familias y que les dé una solución ya, porque ya vamos tarde, vamos muy tarde. Hay muchas autoescuelas que han tenido que cerrar. Hemos preguntado sistemáticamente al Gobierno qué va hacer con esta situación y la respuesta ha sido siempre nula. No hemos recibido ninguna idea, ninguna alternativa. Simplemente, igual que en el caso de los examinadores es un silencio administrativo, es un silencio absoluto y no entendemos sinceramente desde el Grupo de Ciudadanos que no se haya buscado una solución y que se apoye a 30 000 familias en que la mayoría son autónomos. ¿Qué es lo que planteamos Ciudadanos en esta iniciativa al Congreso? Instamos al Gobierno a que se le conceda una línea de créditos o avales al sector de las autoescuelas. ¿Por qué? Porque lo necesitan, realmente lo necesitan. Si no estamos hablando que podemos estar destruyendo el empleo de quienes precisamente son quienes más nos pueden ayudar a mejorar la economía de este país que, como le digo, son los autónomos. Una clara apuesta de Ciudadanos con este sector, con los autónomos, que cada día luchan para seguir generando riqueza en nuestro país. Igual que hemos presentado la ley de autónomos, ponemos sobre la mesa y pedimos al Gobierno que actúe ya, porque es algo que puede hacer. No hay que esperar a los presupuestos de 2018 para poner sobre la mesa una solución de créditos ICO que les daría un alivio, ya no digo una solución, pero sí les daría un alivio importante a los representantes de las autoescuelas. Nos lo piden continuamente, están desesperados. Nos piden que se tenga en cuenta su situación. Como ellos dicen textualmente, sería una buena oportunidad para favorecer a quienes estamos cumpliendo con nuestras obligaciones fiscales y laborales y penalizar a aquellos que no cumplen. Es decir, creo que es absolutamente importante que se ponga sobre la mesa esta solución y que el Gobierno actúe. Se lo digo especialmente al portavoz del Grupo Popular, porque será el que tenga que hablar con el responsable de la cartera de Economía para que ponga sobre la mesa estos créditos. Es que no es difícil, es algo muy sencillo de hacer y creo que las autoescuelas lo merecen. Lo han pasado muy mal. Estamos hablando de que lo han pasado muy mal los ciudadanos que no han podido sacarse el carné de conducir en muchos casos para obtener su trabajo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 4

Afortunadamente, y gracias a la oposición —agradezco al resto de portavoces de la oposición, insisto— que nos hayamos puesto de acuerdo para solventar esta situación y para conseguir parar esa huelga. Pero no es suficiente. Tenemos que poner en marcha esas ayudas y eso, lo siento mucho, señor portavoz del Grupo Popular, lo tienen que hacer ustedes, lo tiene que hacer el Gobierno. La oposición podemos seguir poniéndonos de acuerdo, lanzando iniciativas para las autoescuelas, pero es hora de que hagan ustedes los deberes. Insisto, es responsabilidad del Gobierno porque es quien no ha sabido desbloquear esta huelga a tiempo. Así que actúen porque hay muchos empleos que están en juego y, como le digo, 30 000 familias que están esperando a que ustedes les den una solución. Una solución justa, viable y que no se trata de dar una subvención, no se trata de dar una ayuda sin más, estamos hablando de créditos ICO que les pueden ayudar y garantizar la supervivencia. El trabajo ya lo hacen ellos. En eso estoy segura, porque los autónomos de este país lo hacen cada día. Estoy expectante a saber la respuesta del Grupo Popular a nuestra proposición no de ley. Estamos expectantes en Ciudadanos y todas las autoescuelas de este país están esperando hoy conocer su respuesta. Muchas gracias.

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

A continuación para la defensa de la enmienda que tiene planteada el Grupo Socialista tiene la palabra por tres minutos, el señor Bellido.

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

Estamos sustancialmente de acuerdo con esta proposición no de ley del Grupo Ciudadanos. El Grupo Socialista está trabajando en una proposición no de ley parecida que presentará a la Comisión de Economía, algo más ambiciosa, que se basa sobre lo mismo, sobre la catastrófica situación en la que se encuentran las autoescuelas de nuestro país por culpa de la actuación del Gobierno. Nueve mil autoescuelas de España amenazadas y a pesar de lo que dice el Gobierno la culpa no fue de los examinadores que reivindicaban una cosa que era justa y es que el Gobierno de España cumpliera con su palabra. Por eso, porque fueron víctimas los examinadores de la mentira del Gobierno y ahora también las autoescuelas, creemos que es de recibo que se les compense. Igual que 200 000 personas que han tenido que retrasar la obtención del carné de conducir en nuestro país. Por tanto, 9000 autoescuelas y 30 000 familias que viven en España del sector de la formación vial lo han estado pasando muy mal. Las pérdidas se calculan, según la propia patronal, en unos 60 millones de euros. Ha habido 114 cierres de empresas y miles de despidos, provocados todos por lo mismo por las mentiras del Gobierno y por su incompetencia, porque esto tenía un arreglo sencillo, se llamaba 2,6 millones de euros. El sector privado ha perdido 60 millones de euros, 15 millones de euros ha dejado de recaudar la Administración, porque el Gobierno no ha querido cumplir con su compromiso de 2015 de pagar 2,6 millones de euros que era la solución. El problema, como muy bien ha dicho la portavoz de Ciudadanos, no está resuelto, porque lo que hay es un compromiso de los grupos de la oposición para 2018, del Grupo Socialista, de Podemos, de Ciudadanos, de Esquerra, del PNV, para entre todos presentar una enmienda a los presupuestos de 2018 y que por fin se pueda desbloquear la situación. Es la primera vez probablemente en la historia que una huelga se para por acuerdo de la oposición y no por acuerdo del Gobierno, lo cual es algo insólito.

La oposición se ha puesto a ayudar al país, a ayudar a las autoescuelas, a ayudar a los examinadores, a ayudar a los aspirantes a obtener el carné de conducir mientras el Gobierno no hacía nada, pero ¿qué ocurrirá si no hay presupuesto? ¿Qué ocurrirá si Ciudadanos y PNV no pactan el presupuesto previamente o aún más si el Gobierno decide prorrogarlos sin ni tan siquiera traerlos aquí al Parlamento, porque esta es una situación factible que llevará de manera indefectible a la vuelta de la huelga y de las movilizaciones de los examinadores para que se cumpla la palabra. ¿Qué ocurrirá? Que otra vez lo pagarán no solamente los examinadores que lo están sufriendo, sino también las autoescuelas de nuestro país que ya están en una situación muy delicada y también los ciudadanos y ciudadanas que necesitan el carné para trabajar, para estudiar, etcétera. Por eso, para establecer mecanismos que puedan articular una compensación a este sector, nosotros hemos presentado una enmienda, que no quiere corregir lo que pone Ciudadanos, porque como he dicho estamos sustancialmente de acuerdo, pero además de la línea de créditos o avales abrimos otras opciones, como ayudas directas al sector, bonificaciones fiscales o moratorias en el pago de impuestos para mitigar las pérdidas. Creemos que el Gobierno de España tiene que hacer algo.

El señor **PRESIDENTE**: Don Pablo, tiene que concluir.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 5

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Sí, termino.

No tengo ninguna confianza en que el Grupo Popular vaya a contribuir a esto, creo que su voto aquí no significará, como tantas otras veces, que el Gobierno de España actúe, simplemente será un brindis al sol más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Pablo.

A continuación por Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Olóriz.

El señor **OLÓRIZ SERRA**: Muchas gracias, señor presidente.

La proposición no de ley pone encima de la mesa las consecuencias de un conflicto que está pospuesto, pero no disuelto. Esto es lo más grave. Un conflicto que no está resuelto y que puede emerger de nuevo aún en peores circunstancias y esta Comisión lo tiene que tener presente cada día para asegurar que reduzcamos daños con la solución necesaria que ya hace meses se tenía que haber propuesto. Los efectos colaterales de este conflicto de los examinadores son graves, como graves han sido las consecuencias económicas en los propios examinadores y que han dado una muestra de madurez al aceptar parar la huelga con un compromiso valioso, pero insuficiente. Porque, en definitiva, es el Gobierno, como poder Ejecutivo, el que puede dar satisfacción a esta situación. Dos conflictos colaterales, el de los ciudadanos que con un esfuerzo importante de las autoescuelas y de los examinadores intentan dar una resolución aún lejana en el tiempo y el conflicto en las autoescuelas. No pocas han cerrado, pero muchas pueden cerrar, como aquí se ha dicho. Una batería de propuestas que son compatibles las que propone Ciudadanos con las enmiendas del PSOE, porque son factibles, porque no significan un cambio imposible ni incluso en los presupuestos actuales y que permitiría, como digo yo, dar un marco para la solución del conflicto mejor. No hay nada peor que equivocarte y no hacer servir la equivocación como elemento de reflexión para rectificar, porque si no lo haces te vuelves a equivocar y en este caso estamos sufriendo estas consecuencias. No se trata de una propuesta contra el Gobierno. Se tendría que entender que es una propuesta que facilita al Gobierno una solución parcial para encontrar la solución global lo más rápido posible. Muchas gracias.

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

A continuación para fijar posición por el Grupo de Podemos, tiene la palabra don Jorge.

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

Nuestro grupo, en las reuniones que ha tenido con los colectivos afectados, ha ido expresando primero su posición a los colectivos en concreto y también conjuntamente con los grupos de la oposición. Cinco grupos, viendo que el Gobierno no estaba haciendo nada, de la oposición se pusieron de acuerdo y propusieron una medida efectiva en el caso de que el Gobierno tuviera responsabilidad de poner los Presupuestos Generales del Estado encima de la mesa. En cuanto a esta proposición acerca de las ayudas, nuestro grupo lo que piensa y así se lo transmitió al sector afectado es que para ser completamente efectiva, y se ha hablado antes acerca de que es factible, pero yo iría un poco más, para ser efectiva de quien debería emanar no debería ser del Legislativo, sino del Judicial. Por eso trasladamos al colectivo de afectados que quizá la forma de que esto tenga un camino real obligatorio para el Gobierno sería interponer una demanda por el perjuicio causado por la ya citada inacción del Gobierno.

No nos parece demasiado efectivo el tema de las ayudas directas al sector, que deberían cumplir una serie de trámites burocráticos. Aquí no vemos a los ciudadanos afectados que no pudieron sacarse el carné y que tuvieron repercusiones laborales y económicas. Apoyamos que el Gobierno se ponga en marcha, que tome alguna decisión y, por tanto, no nos vamos a oponer a esta medida, porque la vemos con buenos ojos. Esperamos que, como ha dicho la proponente de la iniciativa, en breve podamos ver, pese al traspaso de la cartera de Economía, acciones en este aspecto que compensen al sector afectado.

Muchas gracias.

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

Para finalizar el debate, fijará la posición del Grupo Popular, por un tiempo de tres minutos, el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, señor presidente.

Señorías, por parte del Gobierno y de este grupo parlamentario no ha habido silencio en este tema, sino que desde el primer momento ha existido preocupación, responsabilidad y diligencia, por mucho que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 6

ustedes estén vendiendo constantemente otro mensaje falso y erróneo. La realidad es que el número de aspirantes que desean presentarse a las pruebas de conducir no es constante a lo largo del año, sino que se concentra en la época estival. Por tanto, no fue ninguna casualidad que los funcionarios iniciaran esos paros en el mes de junio, al inicio del verano, sino que trataban de hacer el mayor daño posible al sector de la formación vial y a los examinandos, convirtiendo a todos los afectados en sus rehenes, en los rehenes de sus peticiones económicas, tal como manifiesta Ciudadanos en la exposición de motivos de esta iniciativa, que deriva de una de las preguntas que fue respondida por el Gobierno.

La realidad del sector de las autoescuelas es que entre los años 2008 y 2015 descendió el número de permisos expedidos, un 52%, pero aumentó el número de autoescuelas en un 16%. Con cada vez menos alumnos y cada vez más demanda, existe una competencia feroz, reconocida en el sector, entre empresas de formación vial por captar a sus alumnos. En el año 2017 no ha habido ninguna paralización de los exámenes de conducir —lo dijo el director general de Tráfico en esta misma Comisión en diferentes comparecencias, así como ante los medios de comunicación—, porque durante el periodo de huelga se han realizado casi un millón de exámenes, la totalidad de los teóricos y 481 000 prácticos.

En la exposición de motivos de la proposición presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos se emplean datos de forma poco rigurosa, señora Rivera, porque ustedes hablan de que a fecha 16 de noviembre había 220 000 personas afectadas. La realidad es que, según una respuesta del Gobierno a una pregunta del Grupo Socialista, a 20 de noviembre el número de pruebas de circulación suspendidas, que no de alumnos afectados, cuatro días después del 16 de noviembre, era de 197 000 personas, bastante menos; pruebas suspendidas, no personas.

Aquí han hablado todos los grupos parlamentarios de responsabilidad política, pero el Gobierno reaccionó desde antes de la convocatoria de la huelga, durante la misma y tras ella, instaurando el Ministerio del Interior unos servicios mínimos, además de dialogar y de reunirse constantemente con las asociaciones que aglutinan a los examinadores de Tráfico. No ha habido pasividad ni inacción del Gobierno, señora Rivera, más bien todo lo contrario. Los únicos responsables de los perjuicios económicos generados en el sector de la formación vial en España son las personas que convocaron los paros y su inmovilismo ante las continuas propuestas formuladas por el Gobierno para dignificar al colectivo examinador. Frente a esas propuestas del Gobierno, la DGT se ha encontrado siempre con el inmovilismo del colectivo examinador y con el apoyo de toda la oposición a esos inmovilistas con el único fin de desgastar al Gobierno, porque ahí donde hay una pancarta contra el Gobierno siempre está merodeando la oposición.

Señores de Ciudadanos, señora Rivera, ustedes no están exonerados de ningún tipo de responsabilidad. Si se vanaglorian de que pararon la huelga con ese acuerdo de diciembre, son responsables de no haber parado la huelga con anterioridad. ¿Por qué no firmaron ese acuerdo el 18 de julio, en octubre o noviembre? (**Rumores**). ¿Qué intereses les movían para no llegar a ese acuerdo? Dónde comienza y finaliza la credibilidad de Ciudadanos, señora Rivera, cuando el pasado mes de mayo se opusieron a la enmienda 959 del Grupo Socialista a los Presupuestos Generales del Estado, y ahora, cinco meses después, dicen que van a apoyar una enmienda similar en los próximos presupuestos. Ustedes son el grupo de los principios permanentemente revisables. Cambian de opinión con el mismo criterio con el que se cambia de editorial o con el que una persona toma café con azúcar o con sacarina. Su congruencia política escasea en detrimento del oportunismo.

En el *petitum* de la proposición no de ley, aunque sí en su explicación, no hacen ninguna referencia a qué organismo iba a ser responsable de esa medida que proponen al Gobierno. Este grupo parlamentario ha de subrayar que las limitaciones que conllevaría su asignación al Instituto de Crédito Oficial son importantes. Por tanto, para garantizar ese principio de equilibrio financiero, recogido en los estatutos del ICO, y cumplir con la normativa prudencial, en caso de aprobarse esa línea sería necesario conocer el coste recogido de manera expresa en una partida presupuestaria. ¿Qué coste tiene? ¿Lo saben ustedes? ¿Lo han analizado de forma rigurosa?

El Gobierno —finalizo, señor presidente— ha impulsado la equiparación salarial para todo el colectivo examinador, dignificando el puesto del examinador con una retribución igual y adecuada para todos los funcionarios examinadores: mismo trabajo, misma remuneración. Ha habido una promoción interna impulsada por el Gobierno y calificada por algunos sindicatos como un beneficio colateral de la huelga al conseguir el colectivo examinador un incremento retributivo pero, sobre todo, un cambio en sus expectativas profesionales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 7

Señorías, el seguimiento de la huelga ha sido desigual en las sesenta y tres jefaturas. En cuarenta y cinco, el seguimiento fue menor, incluso insignificante, por lo que en esas zonas carecería de sentido esta iniciativa. No obstante, compartimos el espíritu de su proposición, porque estamos de acuerdo en que los profesionales de la formación vial han sido los rehenes, y el Partido Popular siempre ha estado y estará al lado de los rehenes y de las víctimas. Por eso vamos a seguir trabajando para dar un servicio de calidad en materia de exámenes y que las empresas del sector de la formación puedan ejercer su actividad, sin circunstancias externas que la alteren, en beneficio de interés general y no de cualquier otro. **(Aplausos)**.

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

¿El grupo autor de la iniciativa acepta la enmienda del Grupo Socialista?

La señora **RIVERA ANDRÉS**: No vamos a aceptarla, porque preferimos ceñirnos exclusivamente a los créditos. La dejamos en sus propios términos.

El señor **PRESIDENTE**: La dejan en sus propios términos.

— SOBRE LA CARRETERA N-640 EN EL TRAMO ENTRE LOS MUNICIPIOS DE A ESTRADA Y CUNTIS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. (Número de expediente 161/002080).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, proposición no de ley sobre la carretera N-640 entre los municipios de A Estrada y Cuntis en materia de seguridad vial, cuyo autor es el Grupo Socialista.

Tiene la palabra el señor Meijón.

El señor **MEIJÓN COUSELO**: *Moitas grazas*.

Señorías, esta es una proposición no de ley bastante sencilla, pero, como la mayoría de las cosas sencillas, de gran importancia para los vecinos afectados de Cuntis y de A Estrada, así como para los cinco mil vehículos que diariamente utilizan este vial. Debemos darnos cuenta de que en el año 2014 hubo veintiséis accidentes, en 2015 otros veintiséis, en 2016 veintiuno y en 2017 veintiocho. Estamos hablando de un tramo muy pequeño de la N-640, fundamentalmente del kilómetro que está entre el 209 y el 210, y un poco de la zona que abarca el trayecto entre los *concellos* de Cuntis y A Estrada.

El Gobierno ha respondido —estos datos de los accidentes que he dado son del Gobierno— que en los años referidos hubo veintinueve accidentes con víctimas. Dice también el Gobierno en su respuesta que los accidentes tienen una variabilidad temporal intrínseca a su naturaleza. Efectivamente, con respecto a la naturaleza de este vial, claro que tiene que ver, porque estamos hablando de un tramo cuyo firme está en pésimas condiciones, con curvas de radio muy pronunciado, con profusión arbórea en los arcones, con lo que se provoca una permanente humedad en la carreteras, intersecciones peligrosas con los viales que van a las distintas parroquias, el eje Anllada-Couselo, la parroquia de Troáns y la de Portela. Tengo también aquí la memoria anual del año 2017 del servicio de Protección Civil de Cuntis, que dice —traduzco del gallego— que la mayor parte de los accidentes tienen lugar en la N-640, especialmente en el tramo conocido como curvas de Castro Loureiro. Esta zona tiene un tramo especialmente peligroso debido al radio de las curvas existentes, con mucho arbolado que propicia que el firme esté mojado durante la mayor parte del día y, por tanto, deslizante.

Me voy a referir a las enmiendas que se han presentado, porque son bien distintas. Por un lado, la enmienda que presenta el Grupo Popular prácticamente nos viene a decir en sus dos puntos que el Gobierno sigue haciendo lo poco, por no decir nada, que está haciendo. Meten ustedes en medio la variante del *concello* de A Estrada, que es verdad que es muy importante, pero la parálisis de este proyecto viene desde hace muchos años. Los vecinos de estos dos *concellos* han visto cómo se ponían partidas en los Presupuestos Generales del Estado que nunca se llegaban a ejecutar. Se decía: Ya se hará. No hay ningún problema. Pero no vale echar la culpa al castro de Preguecidos en Aguións, porque tiempo tuvieron para resolver este problema. No tengo nada en contra de que haga, es más, que se acelere lo más posible, pero pienso que no puede ser excusa para la PNL que estamos presentando. Por otro lado, dicen: Continuar trabajando con el sistema de gestión de la seguridad vial. Hombre, si continúan trabajando con el mismo sistema, este tramo sigue sin hacerse. Por tanto, mejor que cambien. Con esta enmienda, apartan el foco de una situación concreta, que es lo que denuncian los vecinos, pero nosotros queremos focalizar esta proposición no de ley.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 8

Agradecemos las enmiendas del Grupo de Podemos, porque podríamos concordar con ellas si fueran presentadas como una proposición no de ley aparte; contaría con nuestro voto positivo. Pero en este caso, vamos a hacer caso —perdón por la redundancia— a los vecinos afectados que nos están diciendo que por favor focalicemos ese tramo tan pequeño de la N-640 que siempre queda olvidado. También nos dicen que no quede diluido en grandes planes del conjunto de la N-640 —coincido con ustedes en que el Gobierno debe resolverlo— y que no demos excusas para que ningún grupo pueda decir que no vota a favor porque nos refiramos a cosas tremendamente amplias, que ya veremos cómo se hacen o si cuentan con presupuestos. Por tanto, rogaría a los compañeros de Podemos que apoyaran esta proposición y que entiendan esa necesidad de los vecinos de focalizar su propuesta.

En nuestra enmienda hablamos de dos cosas: de lo necesario o imprescindible y de aquello que es totalmente urgente. Necesario e imprescindible es que se haga un estudio de un tramo, que tendrían que conocerlo, con unos radios en las curvas prácticamente imposibles, aparte de lo que ya he dicho del arbolado y del firme. Pero, sobre todo, hay cosas urgentes que habría que hacer ya. Dense cuenta de que esta PNL hablaba del año 2017 y hemos tenido que hacer una autoenmienda porque ya estamos en 2018. Por eso hablamos de que es urgente la reposición integral del firme de la carretera, la mejora de la señalización de la travesía en el municipio de Cuntis, actuaciones de seguridad vial en las parroquias de Troáns y Portela, y lo mismo en el eje de las parroquias Anllada-Couselo. Repito que es un tramo muy corto de carretera, pero que tiene una gran profusión de accidentes y que ha estado tremendamente olvidada. Yo mismo hice una visita hace quince días y hay que ver cómo está el firme y lo que necesita en cuanto a mantenimiento y reparación del mismo.

Pediría a todos los grupos que se solidaricen con estos vecinos que utilizan este tramo, con los conductores de los cinco mil vehículos que lo pasan todos los días, y que apoyen esta iniciativa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Meijón.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Fernández.

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

En primer lugar, quiero pedir disculpas por mi retraso, porque el avión ha llegado tarde, al proponente y al resto de compañeros, así como agradecer a la Mesa su flexibilidad y su comprensión.

El Grupo Socialista trae a debate una proposición no de ley sobre las deficiencias en materia de seguridad vial en la N-640, carretera que va desde Castropol hasta Vilagarcía de Arousa. Sucede lo mismo con muchas otras carreteras nacionales, que con el paso del tiempo y el desarrollo de la urbanización han modificado sus usos y funciones. En un primer momento, fueron pensadas para abordar usos desde la media y corta distancia hasta la larga distancia, pero ahora ya no, ya que las vías de alta capacidad cumplen la función de larga distancia y estas carreteras nacionales se han convertido en conexiones de media y corta distancia. Aparte de ese cambio de función, en Galicia tenemos una realidad territorial extremadamente dispersa y una forma de urbanización en los últimos cincuenta años a través de esas carreteras nacionales, es decir, no en una lógica de modelo nucleado, como sucede en otras zonas del Estado, sino que se ha urbanizado a través de las carreteras nacionales. Por tanto, en materia de seguridad vial el conflicto con las carreteras nacionales está en todo su recorrido, incrementando la dificultad el hecho de que esta N-640 atraviesa zonas como A Estrada, Silleda, Lalín, Cuntis, que son villas con cierta población que quedan cortadas a la mitad, y que creemos que deberían tener consideración de travesía urbana, adaptando esta carretera a los nuevos usos y funciones.

A esto hay que añadir que en las carreteras nacionales se han agravado los problemas por falta de inversiones. Se está apostando mucho por la alta capacidad, por la creación de nuevas vías, pero se deja abandonado lo que ya está construido. Nuestra enmienda pretende abordar el problema desde una perspectiva más genérica, detectando las causas estructurales del problema de seguridad vial de toda la N-640. El grupo proponente ha dicho que no la va a aceptar, pero consideramos que se pierde una oportunidad. Nosotros aceptábamos la cuestión focalizada en Cuntis, que creemos que tenía que estar presente, pero sin dejar de lado la perspectiva general. Nos parece que se pierde una oportunidad y que quizá las razones del Grupo Socialista para reducirlo solo a Cuntis tengan más que ver con una lógica localista o partidaria que con dar respuesta a una necesidad en materia de seguridad vial. Pienso que en materia de seguridad vial no deberían ser estos los criterios que prevalecieran.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 9

Aún así, como estamos de acuerdo en que hay un problema de seguridad vial en Cuntis, apoyaremos la iniciativa, pero sin dejar de lamentar esta pérdida de oportunidad.

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

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Tomás Fole.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, señor presidente.

Esta PNL, que vemos un poco difusa, habla de hacer un estudio integral para la prevención de accidentes y mejora de trazado, reforma de firme, mejora de señalización, actuaciones en seguridad vial en Troáns y Portela, sin decir cuáles se recomendarían, mejora de intersecciones, etcétera. Pero no mencionan lo que realmente reclaman los ayuntamientos, sus alcaldes, sus vecinos, en diferentes etapas de gestión, incluso los diferentes partidos políticos que regían estos ayuntamientos, cuando su petición es la misma. Parece que el portavoz del Grupo Socialista deja el proyecto de la variante de A Estrada como una cosa menor, cuando efectivamente es el quid de la cuestión que resolvería la mayor parte de los problemas acuciantes —eso no lo discutimos— de la N-640, no solo en este tramo ni en estos puntos kilométricos, sino en otros muchos de su propio trazado. En Cuntis tampoco hacen referencia a la solución de la peligrosidad en las intersecciones de los viales con Santiago y A Estrada, que es lo que los propios vecinos denuncian.

Daré algunos datos. En la N-640, A Estrada-Cuntis, en estos últimos cuatro años, de 2013 a 2016, entre accidentes con víctimas mortales, con heridos graves y con heridos leves, hubo cuarenta y ocho accidentes, uno con víctima mortal. Esto se resume en dos puntos. En primer lugar, que el índice de peligrosidad está más o menos en la media de la provincia; en segundo lugar, que el índice de mortalidad es muy inferior al del resto de la provincia. Actualmente no hay tramos de concentración de accidentes.

En cuanto a las inversiones realizadas, también han dicho los anteriores intervinientes que no se ha hecho nada. Sabemos, sobre todo a nivel local, que siempre queremos más, que los alcaldes nunca van a estar conformes con cómo está pavimentado el vial, si han rectificado las aceras o se han ampliado los puntos de luz, etcétera, pero eso no quiere decir que no se haya hecho nada; del cero al cien puede haber un punto medio. En el año 2015 el Gobierno hizo una rehabilitación del firme en diferentes puntos kilométricos de la N-640, con una inversión de 200 000 euros en ese ejercicio, lo mismo que en los años 2016 y 2017, también en la categoría de rehabilitación del firme. Además, durante estos años, dentro del programa presupuestario de conservación y explotación de carreteras de la Dirección General de Carreteras, se han llevado a cabo actuaciones dirigidas a asegurar tramos de concentración de accidentes, a disminuir el de riesgo de los mismos o a aumentar las medidas de seguridad vial. Como conclusión podríamos decir que los índices de siniestralidad, peligrosidad y mortalidad en estos tramos están en la media de los estándares o por debajo de la misma.

Lo que es necesario es abordar el volumen de vehículos y el carácter urbano de los tramos de la N-640, como dice en su enmienda el Grupo de Podemos, que es cierto que es un problema en estas carreteras y en otras muchas del territorio nacional. Por ello, el Ministerio de Fomento va a impulsar, como pedimos en nuestra enmienda, el proyecto de la variante de A Estrada, cuya tramitación ambiental ya está iniciada, ya que en mayo de 2015 fue remitido al Ministerio de Medio Ambiente el documento necesario para obtener la declaración de impacto ambiental. También existe, aunque diga lo contrario el portavoz del Grupo Socialista, coordinación con la Dirección Xeral de Patrimonio de la Xunta de Galicia para solventar la afección del trazado sobre el castro de Preguecido, y está solicitado el estudio general técnico. Esta es otra de las peculiaridades de todos los trazados que pasan por Galicia, que tenemos mucho patrimonio y en cuanto se encuentra una cosa, con Patrimonio hemos topado, como se suele decir.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fole, debe terminar.

El señor **FOLE DÍAZ**: Voy acabando, señor presidente.

Nosotros creemos que nuestra enmienda incluye las propuestas que plantea el Grupo Socialista, porque existen miles de kilómetros de carreteras en España con esta problemática de carácter urbano, como los de la N-640. En cuanto a la coletilla de su enmienda, señora Fernández, que dice que la N-640 pasa por Vilagarcía de Arousa, ayuntamiento del que soy residente, concejal y anterior alcalde, tengo que decirle que estas actuaciones se hicieron hace años y que lo que hay que hacer en seguridad vial allí es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 10

decir dónde se pone un paso de cebra, si en el acceso al cementerio o al tanatorio, cuestión que hoy por hoy todavía está en discusión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo de Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Olòriz. (**Pausa**). Renuncia a la intervención.

Para fijar la posición del Grupo Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

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

Una vez más, ya que ha intervenido el portavoz del Grupo Popular antes que nosotros, vemos que siguen echando balones fuera. Creo que es una estrategia del Gobierno que se repite una y otra vez.

Como sabemos, la N-640 es una carretera que une las comunidades autónomas de Asturias y Galicia, y el tramo que nos ocupa, de unos 11 kilómetros, entre A Estrada y Cuntis, tiene una intensidad media diaria de 5000 vehículos, con un tráfico principalmente de vehículos ligeros, aproximadamente un 90%. Si bien solo 13 kilómetros de esta carretera discurren en el *concello* de Cuntis, la intensidad del tráfico la convierte en una vía peligrosa. Por ejemplo, aunque afortunadamente durante 2017 no hubo que lamentar víctimas mortales, el pasado 29 de junio la salida de la vía de un vehículo en un desnivel, en las conocidas como las curvas de Castro Loureiro, a la altura del kilómetro 210, dejó cuatro heridos.

Esta zona del trazado es problemática, tal como recoge la prensa regional, ya que la sombra sobre el vial mantiene el suelo siempre húmedo y el tipo de asfalto dificulta la circulación. Protección Civil señala, además, que hay continuas salidas de vía y, aunque no hay riesgos graves, cada dos por tres tienen que acudir a este tramo. A finales de año se produjeron otras tres salidas de vía en las curvas de Castro Loureiro. En cualquier caso, la N-640 tiene varios tramos de riesgo elevado, incluso de riesgo alto a lo largo de su recorrido.

En Ciudadanos estamos completamente a favor de realizar un estudio integral y riguroso de la carretera. Si ha habido un empeoramiento de las condiciones de esta vía debido a una falta de inversión en mantenimiento o a cualquier otra eventualidad, es necesario identificar estos problemas y planificar su subsanación. De hecho, uno de los graves problemas que tiene la inversión en infraestructuras en nuestro país es el poco caso que se hace a las tareas de mantenimiento. Bueno, ya sabemos todos que el mantenimiento no corta cintas, por lo que normalmente el Gobierno no tiene demasiado interés en estos temas. Hemos alertado en numerosas ocasiones sobre la menor atención que tradicionalmente se ha dedicado a las tareas de conservación y mantenimiento, porque tienen menor efecto electoral que las inauguraciones de obras. También hemos recordado lo que debería ser evidente, y es que cuando se descuida el mantenimiento en un año determinado el coste crece de forma exponencial en los siguientes. Tal como demuestran los hechos y los datos, es evidente que se necesita aplicar una capa de asfalto adherente que evite que los coches se deslicen, dado lo resbaladizo del pavimento en las curvas de este tramo.

En cualquier caso, queremos decir al Grupo Socialista que esta propuesta llega un poco tarde para 2017. En cierto modo, vemos contradictorio pedir, por un lado, un estudio integral y riguroso y, por otro, que de forma inmediata se acometan una serie de actuaciones prefijadas. Como hemos indicado, vemos necesario que se realicen acciones de mantenimiento, aunque para que se puedan llevar a cabo estas inversiones y aplicar otras políticas, como la bajada de impuestos a mileuristas, una semana más de permiso de paternidad, equiparación salarial para la Policía Nacional, Guardia Civil, etcétera, primero debe haber presupuestos. Recordamos al Partido Socialista que si alguna vez se presentan los presupuestos debe apoyarlos o intentar negociarlos, porque sabemos que siguen instalados en el no es no.

Vamos a votar a favor, pero damos un toque de atención al Partido Socialista, y al Partido Popular le decimos que no siga echando balones fuera con el tema del mantenimiento porque se van a sufrir las consecuencias en seguridad vial.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El Grupo Socialista, que es el grupo proponente, debe manifestar su acepta o no la enmienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 11

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Según he entendido de las intervenciones de otros grupos, no se acepta. En cualquier caso, el portavoz se puede dirigir al letrado o al presidente para cambiar de criterio.

El señor **PRESIDENTE**: No sabemos si se aceptarán o no. La enmienda de Podemos se ha dicho que no se acepta. Queda viva la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, que es sobre la que necesitamos saber si se acepta o no. En cualquier caso, veremos si se vota en sus términos o si hay acuerdo. En principio, parto de la base de que se votará en sus términos.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: En sus términos.

— RELATIVA A LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE ETIQUETADO AMBIENTAL DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO ESPAÑOL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002577).

El señor **PRESIDENTE**: Antes de pasar al siguiente punto del orden del día, quiero hacer un inciso agradeciendo a los portavoces la colaboración que recibo hoy en la Mesa, porque incluso me he aventurado a hacer una estricta interpretación del Reglamento en el orden del día respecto a la enmienda de Ciudadanos, pero lo he hecho en estricta soledad. Para mí, que llevo muchos años en la Cámara, tanto las comisiones como el Pleno representan la soberanía del pueblo español. Entre los órganos de la Cámara está la Mesa de la Comisión de Seguridad Vial, que hoy está representada exclusivamente por mi persona. Agradezco la confianza, porque eso significa que nadie piensa que yo utilizo torticeramente el Reglamento, pero me siento un poco solo. Únicamente he recibido una excusa de ausencia de un compañero de Mesa. Quiero que conste en el *Diario de Sesiones* que pido, tanto al portavoz del Grupo Socialista como a don Jorge, que es buen amigo, que, por favor, cuidemos los órganos de la Cámara porque la institución es fundamental para nuestro sistema democrático. Repito que solo he recibido una excusa. Yo me podía haber puesto malo esta mañana y no hubiera habido nadie en la Mesa de esta Comisión, con lo que hubiéramos hecho un papelón bastante deplorable ante la opinión pública.

Después de esta reflexión a la que os he sometido, consecuencia de mi edad, porque soy muy mayor y tengo tendencia a hacer reflexiones de este pelo, pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la armonización del sistema de etiquetado del parque automovilístico.

Tiene la palabra el señor Gamazo, que no está en la sala. No quiero estar en la obligación de defender en nombre de mi grupo la iniciativa. Pido un receso de medio segundo. **(El señor Gamazo Micó entra en la sala)**. Casi la tengo que defender yo, don Óscar.

Por un tiempo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Gamazo. **(Pausa)**.

El señor **GAMAZO MICÓ**: La proposición del etiquetado ambiental la lleva el señor Fole.

El señor **PRESIDENTE**: Te pido perdón, Óscar. Retiro todo lo dicho anteriormente. Me habían pasado mal la chuleta.

Tiene la palabra el señor Fole.

El señor **FOLE DÍAZ**: Muchas gracias, señor presidente.

En esta PNL, como bien expone su texto, solicitamos la progresiva clasificación ambiental de los vehículos del Registro Nacional de la Dirección General de Tráfico y, a la vez, su armonización con el Reglamento General de Vehículos. Se trata de insistir, impulsar, convencer a las distintas administraciones y concienciar al ciudadano en general de la necesidad de ir hacia cero emisiones para conseguir un aire más puro y un fuerte ataque a la contaminación. En el Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera, Plan Aire 2013-2016, se afirma que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen en el tráfico rodado la principal fuente de emisión en las grandes ciudades y propone la clasificación de los vehículos en función de los niveles de contaminación que emiten. Esta clasificación está consignada en el Registro Nacional de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, y a la misma pueden acceder en tiempo real los organismos con competencia en movilidad y seguridad vial. Progresivamente, durante los años 2016 y 2017, la Dirección General de Tráfico ha ido enviando los distintivos a los titulares de los vehículos, siendo voluntaria su utilización.

Respecto al segundo punto —ya vamos avanzando—, el proyecto de modificación del Real Decreto 2822/1998, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, ya se ha elaborado y está

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 12

en tramitación. Ha finalizado el procedimiento de audiencia e información pública y han sido requeridos por la Secretaría General Técnica del ministerio los informes de los departamentos correspondientes. Es decir, el Gobierno está impulsando el contenido de esta PNL, pero es necesario seguir concienciando a todos los actores y, por esta razón, la traemos hoy a esta Comisión. Quisiera dar algunos datos que recoge este Plan Aire. Los parámetros que más influyen en la calidad del aire son el dióxido de azufre y el dióxido de nitrógeno, parámetros constantemente incumplidos. Su localización normalmente es en áreas urbanas muy pobladas y de intenso tráfico. En la mayoría de las estaciones que superan el nivel de NO₂, se debe al tráfico en un 70 % y en áreas urbanas un 88 %. La principal causa de la superación de estos niveles es el tráfico intenso, el 63 % y, en segundo lugar, la proximidad a las carreteras, el 29 %, por lo que podemos concluir que la superación de los niveles de NO₂ en el 92 % de los casos se debe al tráfico. Por ello en dicho Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera se dan una serie de recomendaciones sobre qué habría que hacer para llegar a cero emisiones. Contiene tanto medidas sectoriales como medidas horizontales, entre las que se propone el fomento del transporte público, fomento de carriles VAO, vehículos de alta ocupación, carriles bici, carriles o vías 30, clasificación de los vehículos en función de su nivel de contaminación para fomentar la concienciación, y se pide también armonizar la clasificación en el Reglamento General de Vehículos.

Para ver por dónde debe ir esta concienciación, les voy dar una serie de datos muy interesantes de un estudio que ha elaborado una importante marca automovilística, de la que no creo que deba hacer aquí publicidad: tres de cada cuatro personas, un 75 %, plantean que, efectivamente, los coches deberían ser más respetuosos con la contaminación, pero en el momento de elegir y adquirir su coche, ese criterio de valoración pasa al puesto doce de quince, es decir, por debajo de estética, prestaciones, motor, color, etcétera. Por tanto, decimos que hay que ser respetuosos con el medio ambiente, pero cuando vamos a comprar un coche nos saltamos la norma. También es importante destacar que al proponer como medida anticontaminación la prohibición de circular por determinadas zonas a los vehículos que contaminen, el 65 % de los encuestados estaría a favor. Y cuando se habla de la potenciación del transporte público, el 92 % estaría de acuerdo, pero cuando se hace una encuesta sobre el uso del transporte público volvemos a bajar en el *ranking* de querencias sobre este tipo de medidas que disminuyen la contaminación. El parque móvil de nuestro país es de 21 274 000 vehículos, de los cuales 180 000, el 0,85 %, tienen estas características de cero emisiones o encaminadas hacia ese objetivo. El reto cero emisiones de CO₂ dentro de este Plan Aire significa que para el año 2050 se tendrían que reducir al 90 % respecto a lo que teníamos en el año 2010. Sabemos que es poco, pero todas estas medidas en conjunto, las del Plan Aire, las de expertos en circulación y las de expertos en otras materias relacionadas, y el contenido de esta PNL van en el camino de intentar concienciar más para que, efectivamente —ojalá no sea necesario esperar hasta el año 2050—, las emisiones sean cada vez menores.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Fole.

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

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

Aquí nos preguntamos si estamos otra vez ante un gesto del Grupo Parlamentario Popular, más preocupado por la percepción que tienen los ciudadanos de su actitud que por presentar iniciativas para combatir la contaminación atmosférica producida por los vehículos de motor, sus consecuencias en el medio ambiente y, sobre todo, en la salud de los ciudadanos. Creemos que al Grupo Parlamentario Popular le preocupa más la percepción que tengan los ciudadanos que la realidad. Y la realidad son los datos de contaminación y, sobre todo, una sanción de la Unión Europea. No lo viene a decir aquí un socialista subido en un pedestal, sino la Unión Europea; efectivamente, ustedes están más preocupados por la percepción de los ciudadanos que por la realidad. Han pasado del negacionismo activo del cambio climático al negacionismo pasivo; es decir, del primo de Rajoy y Rajoy a que no se tome ninguna medida, pero que no se note, y esto es preocupante. Como siempre, llegan tarde, se quedan cortos y lo hacen mal. Llegan tarde porque cabe recordar que, como se recoge en la iniciativa, hay una Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 que ya recomendaba este tipo de actuaciones y una directiva de 2008 que ya marcaba esta senda. Se quedan cortos porque hace falta una estrategia global en la que se cuente con los agentes sociales y las administraciones que van a aplicar instrumentos como este, por ejemplo, las administraciones locales, y que establezca presupuesto, calendario, evaluación, etcétera. Concretamente se quedan cortos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 13

porque, como dice nuestra enmienda, tiene que haber un real decreto que regule toda esta materia, que siga la estrategia de la Unión Europea y no esperar a sanciones. Por último, gestionan mal porque a juzgar por las noticias, se equivocaron hasta haciendo las pegatinas. Respecto a los medios para solicitarlas, estamos en la era digital, pero tú entras en el portal virtual de la DGT y no se pueden pedir. Pasa igual que con la aplicación de la DGT para consultar sobre inclemencias meteorológicas en toda España, uno quiere acceder y resulta que no está actualizada para los móviles. Mal, pero no pasa nada, hay que facilitar la solicitud de las etiquetas, de ahí nuestra enmienda, y también ajustar sus precios a lo mínimo imprescindible como puede ser su coste de edición. Ya no digo que sea gratuita, lo dejamos abierto, pero como mínimo bajen el precio estimado de cinco euros para obtener una pegatina que facilita conciencia y que, en último caso, las administraciones locales pueden utilizar.

Ante este grave problema medioambiental y de salud pública, exigimos que se actúe de manera transversal y estructural y, sobre todo, pedimos encarecidamente lealtad institucional. Hemos pasado de los chistes sobre las medidas que toman los Gobiernos locales a darnos cuenta de que esto es de verdad, que esto va en serio, y que no se trata solo de un problema puntual en una ciudad porque gobierne un Gobierno progresista —fíjate que mal lo hacen—, sino de un problema estructural agravado por inclemencias meteorológicas —en este caso por la falta de lluvias—, en el que hay que actuar de forma global desde el Gobierno de España. No tengan miedo ni sean conservadores ideológicamente, que lo son, pero no con sus inacciones, les pedimos que hagan lo que toca que es ser Gobierno, porque está bien que traigan iniciativas aquí, pero es que ustedes son el Gobierno. Ese dato es importante, uno nombra directores generales, secretarios de Estado, presidentes de empresas, ha estado dando vueltas con los Falcon, todo eso está muy bien, pero luego hay que gobernar, lo malo que tiene esto es que hay que gobernar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campos, vaya terminando.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Voy acabando.

Es una cuestión de seguridad, de oportunidad, porque hay que pensar en nuestros hijos —en mi caso hijas—; una oportunidad para revertir la situación y aprovecharlo económicamente para focalizar en ese punto. Termino, me remito al contenido de la enmienda sobre los vehículos eléctricos, hay que elegir entre sanción de la Unión Europea o liderazgo. El Grupo Parlamentario Socialista está dispuesto a sentarse con el Grupo Parlamentario Popular para elaborar esa estrategia global en la que participen todos, incluidas las administraciones y los agentes sociales.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos. Estoy seguro de que la última parte de su intervención será tomada con mucho interés por el Grupo Parlamentario Popular.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana tiene la palabra el señor Olòriz. **(Denegaciones)**. No interviene. Y ante la ausencia de los portavoces del Grupo Parlamentario Mixto y del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), continuamos con el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra la señora Rivera.

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

Coincido en gran parte con la exposición del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Y comenzamos dando datos, el pasado 30 de enero saltaba la noticia de que Bruselas daba un ultimátum a España para concretar sus planes contra la contaminación del aire, problema que en España se centra en Madrid y Barcelona. El Gobierno debe responder con ideas y soluciones y no con ocurrencias, como sucede en el Ayuntamiento de Madrid con el borrador de ordenanza municipal que ha presentado Carmena, en el que, por ejemplo, a las motos, que precisamente son vehículos que contaminan menos que un coche, como consta en los informes que ellos tienen, se les da un trato que se puede calificar de patada. Dicho esto, el Gobierno debe actuar de forma consecuente, inteligente, porque el problema de la contaminación sobre todo en las grandes ciudades nos afecta a todos, no es algo que se vaya a quedar en el ámbito municipal. Señorías, la contaminación se mueve y es un problema de todos. Al final es un problema de cambio climático que afecta a toda España y a todo el mundo, es global y, por lo tanto, es muy importante actuar. También quiero recordar al Gobierno que en septiembre del año pasado el área con más requerimientos por incumplimientos de normativa comunitaria era medioambiente, 245 requerimientos de un total de 948, el 25,84 % por movilidad y transporte, es decir, 87. Por tanto, no se sumen al Ayuntamiento de Madrid en sus ocurrencias, actuemos de forma global y a través de todas las administraciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 14

La Dirección General de Tráfico comenzó a enviar en abril de 2016 los diferentes distintivos para clasificar el parque automovilístico español en función de lo que contamina cada vehículo. Como saben, estos distintivos ambientales son de cuatro tipos: cero emisiones, eco, C y B, y clasifican y gradúan el 50% del parque más eficiente, desde los vehículos eléctricos o híbridos hasta ciertos modelos diesel o gasolina. Quería hacer una reflexión que lanzo también a la DGT, y es que llegará el momento en que también sea necesario etiquetar las motos. Es algo que de momento se está obviando y que será importante. ¿Van a dar la misma etiqueta a una moto, a un turismo o a un camión? Sinceramente, creo que no contaminan lo mismo, aunque tengan la misma eficiencia energética. Dejo esta reflexión sobre la mesa para que lo evalúen. Esta categorización tuvo su origen en el Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera 2013-2016, Plan Aire, en el que se afirmaba que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen en el tráfico rodado la principal fuente de emisión en las grandes ciudades. La clasificación del parque tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente, y ser un instrumento eficaz al servicio de las políticas municipales tanto restrictivas como de promoción de nuevas tecnologías, a través de beneficios fiscales relativos a la movilidad y el medio ambiente. Desde Ciudadanos consideramos que la clasificación ambiental de los vehículos es necesaria y debe continuar, de acuerdo con la normativa europea sobre emisiones para vehículos. Además, se debería establecer un marco temporal para que este tipo de clasificación fuese obligatoria en todos los vehículos y, como comentaba antes, no olvidarnos, por ejemplo, de las motos. Tras casi dos años desde la Resolución de 13 de abril de 2016 de la Dirección General de Tráfico, por la que se modificó el anexo VIII de la resolución de 8 de enero de 2016, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2016, la pregunta que nos debemos hacer es a qué espera el Gobierno para extender efectivamente esta clasificación ambiental de vehículos.

Muchas gracias.

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

A continuación, para fijar posición por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Farré.

La señora **FARRÉ FIDALGO**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, todos compartimos que la contaminación atmosférica es un problema extremo y urgente. Se calcula que anualmente hay 3500 muertes prematuras relacionadas con la contaminación atmosférica. Además, la Unión Europea nos ha llamado la atención al respecto. En este sentido y en relación con la proposición no de ley, vemos positivo seguir avanzando en la clasificación de etiquetado ambiental, por una parte porque permite que en episodios de alerta de contaminación, además de limitar la velocidad en las ciudades o áreas metropolitanas, se pueda limitar el uso de los vehículos más contaminantes, pero solo con esto es absolutamente insuficiente. No sirve solo limitar o prohibir el acceso de ciertos vehículos, también hay que reforzar el transporte público, la frecuencia de paso, los trayectos que se llevan a cabo. Por otra parte, también es necesario concienciar porque, como comentaba el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, a pesar de que la gente está a favor del transporte público, después no se usa tanto. Muchas veces porque los trayectos no son suficientemente útiles para personas que, a lo mejor, necesitan desplazarse a un polígono industrial para ir a trabajar. En este sentido, impulsar que las empresas fomenten el transporte colectivo en vez de que los trabajadores usen el transporte privado es otra medida a tener en cuenta. No venceremos a la contaminación simplemente etiquetando los coches, necesitamos llevar a cabo toda una serie de medidas diversas. Otro elemento importante es revertir los recortes que en los últimos años se han llevado a cabo en las inversiones en transporte público, que en el área metropolitana, por ejemplo, han sido del 46%.

Para acabar, insisto en que es fundamental tener un debate constructivo, generar pedagogía y trabajar en un cambio cultural en la movilidad que, en general, no es sostenible porque, efectivamente, sabemos que necesitamos coches menos contaminantes, pero como comentaba el compañero del Grupo Parlamentario Popular, la gente acaba comprándose el coche sin tenerlo en cuenta, y aplicar medidas fiscales a los vehículos más contaminantes es un elemento disuasorio. Es imprescindible tomar medidas desde los diferentes ámbitos, en vez de usar esto como una batalla partidista, es necesario un debate constructivo porque al final nos jugamos mucho. Hemos coincidido todos en que es un problema muy grave y, además, extremadamente urgente.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 15

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

¿Criterio del Grupo Parlamentario Popular respecto a la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista?

El señor **FOLE DÍAZ**: Estamos estudiando la posibilidad de una transaccional que haríamos llegar a la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Posible transacción.

— SOBRE UNA POLÍTICA FISCAL EN APOYO A LA BICICLETA EN LAS CIUDADES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002746).

El señor **PRESIDENTE**: Como he dicho al inicio de la sesión, la PNL que figura con el número cinco ha sido aplazada por voluntad del grupo proponente. Por tanto, pasamos a la que figura con el número seis, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre una política fiscal en apoyo de la bicicleta en las ciudades. Para su defensa, tiene la palabra el señor Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, al Grupo Parlamentario Socialista le parece obligado hablar de la bicicleta en esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Además, la proposición no de ley que presentamos hoy es incluyente porque ha sido contrastada, trabajada y consultada con los colectivos de la bicicleta. Hoy nos posicionamos a favor de promover el uso de la bicicleta y abordamos el tema de la fiscalidad. Se acaba de hablar aquí mismo de la fiscalidad en sentido negativo para aquellos vehículos más contaminantes. Hoy se trata precisamente de aplicar nuevos criterios de fiscalidad en favor de la bicicleta, porque en el Grupo Parlamentario Socialista nos parece razonable y seguro que coincidimos con los demás grupos. Son políticas novedosas, no son de gran coste para el Gobierno en España, y creemos que serían muy bien acogidas. Lo cierto es que siempre hablamos de la bicicleta porque —es necesario recordarlo— humaniza la ciudad, ayuda a combatir el cambio climático, reduce la contaminación ambiental, calma el tráfico, mejora la salud, ahorra costes a la sanidad pública y, además, ahorra energía fósil y promueve la igualdad, todo esto es cierto. Por tanto, la proposición no de ley que traemos hoy pretende incentivar el uso de la bicicleta como sistema de transporte en las ciudades, para lo cual es evidente que es necesario ampliar infraestructuras como los carriles bici en el marco de políticas urbanísticas eficientes, extender en las vías urbanas las áreas 30, medidas normales en todas las ciudades que deberían aplicarse con amplitud, además de políticas legislativas que favorezcan la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte colectivo, fundamentalmente el tren. También la DGT debe reclamar un plan estratégico general —sabemos que está en ello— para impulsar la bicicleta.

En conclusión, la PNL que hoy traemos a esta Comisión, señor presidente, recoge tres medidas en materia de fiscalidad. La primera es incluir la bicicleta eléctrica de pedaleo asistido en el decreto del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad sobre el denominado Plan MOVEA correspondiente a este ejercicio del año 2018. Este tipo de bicicleta tiene una pequeña batería, que permite, especialmente a usuarios a partir de una cierta edad, subir algunos repechos o cuestas, la propia calle de Alcalá o la cuesta de Miraconcha en San Sebastián, o muchos otros recorridos que para determinadas personas con una bici normal pueden significar un poco de esfuerzo continuado. Esta bicicleta eléctrica de pedaleo asistido debería encontrarse entre los vehículos —entre comillas— eléctricos que se benefician de la concesión de subvenciones y ayudas destinadas a su adquisición. No sabemos por qué se excluye un año sí y otro no a esta bicicleta eléctrica por parte del ministerio. En segundo lugar, planteamos que el Gobierno analice la aplicación del tipo reducido del Impuesto sobre el Valor Añadido del 10% a las entregas o compras de bicicletas convencionales y eléctricas. Con esto hacemos caso a una directiva de la Unión Europea del año 2006 que precisamente recomienda a los Estados un sistema común del IVA, y habría que añadir este supuesto a la lista de bienes con tipos reducidos del IVA. Por tanto, no estamos inventando nada, es algo muy lógico. Y en tercer lugar, también planteamos al Gobierno que analice y evalúe la posibilidad, para inspirar y motivar a la ciudadanía a que contribuya con una práctica de movilidad sostenible habitual en las ciudades, de considerar la bicicleta como renta en especie exenta de tributación por IRPF, como si fuera una ayuda que las empresas destinan a su adquisición como una contribución importante del sector empresarial y de los trabajadores a la mejora del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático. Esta es quizás una medida innovadora en España —aunque se aplica en algunas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 16

grandes empresas—, pero no así en otros países donde es una práctica habitual, es el caso de Alemania, Holanda, Inglaterra y ciertas partes de Francia. Por tanto, esta medida merece un estudio o evaluación por parte del Gobierno. Estas son las tres cuestiones de fiscalidad que el Grupo Parlamentario Socialista plantea a la Comisión y a los grupos parlamentarios, con el deseo de que sean atendidas y, por tanto, demos un paso más y podamos situar a la bicicleta en el lugar que le corresponde porque, haciendo caso a las advertencias de la Comisión Europea, sin duda la bicicleta es un instrumento de transporte que todavía no está suficientemente presente en el paisaje urbano de las ciudades españolas —por ejemplo, en Madrid, aunque sí en otras—, y con estas medidas seguramente podemos ayudar a su expansión.

Gracias.

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

No se han presentado enmiendas a esta proposición no de ley. Por tanto, para fijar posición, tiene la palabra el señor Olòriz Serra.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pienso que es necesario y útil que periódicamente hablemos del uso de la bicicleta. Nos lo reclaman los grupos y entidades que la promueven, pero también las necesidades aún no cubiertas que conllevaría un uso amplio de este vehículo. El buen conocimiento del ponente sobre el tema también nos ayuda a entender dos cosas: primero, que no se puede dejar solo al liderazgo municipal el uso de la bicicleta porque esto lleva a situaciones enormemente desiguales. Se ha dicho aquí que hay ciudades que han hecho un gran esfuerzo y otras que se encuentran aún a la expectativa. Y segundo, tampoco se puede dejar solo a la voluntad del ciudadano, si bien es cierto que si uno se acostumbra a ir en bicicleta ya no la deja. El primer esfuerzo es encontrarte en un ambiente muchas veces hostil, si no quieres ser hostil con otros ciudadanos que van a pie, es decir, estar en medio de una calzada hecha a imagen y semejanza del automóvil, pero si te atreves, este paso en muchos casos es irreversible. Sin embargo, hemos de ir más allá, no se ha de dejar al ayuntamiento y a los ciudadanos solos, debemos encontrar instrumentos, medios, que permitan avanzar y ocupar cotas más altas. Las propuestas que nos hacen son interesantes, hay alguna novedosa que no conocía y que me parece especialmente interesante y, por tanto, por qué no atrevemos a aprobar esta PNL. Esto es cierto, pero tenemos que encontrar algún medio de devolución por parte de la Administración de aquellas PNL aprobadas —espero que esta sea una de ellas—; es decir, que si no se aplican, algún día nos puedan argumentar cuáles son las razones para ello. Pero aramos con los bueyes que tenemos, y no está mal usar las PNL al menos para poner encima de la mesa algunas necesidades que son perentorias.

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

A continuación, para fijar posición por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Juliá.

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

Coincidimos en que la bicicleta es un medio de desplazamiento que nos puede ayudar a tener una ciudad mucho más saludable y, sobre todo, cumple una función social porque no solo es buena para el medio ambiente, sino también para la salud de nuestros ciudadanos. En los últimos cuatro años hemos visto un significativo crecimiento del uso de este vehículo, aunque la cultura de la bicicleta en sí ha llegado bastante tarde a nuestro país, es reciente. Aparte de todo esto, por lo que leemos en la proposición que nos ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista, no hay que olvidar que las competencias están bastante repartidas entre las administraciones públicas territoriales, por lo que deberíamos insistir en la necesaria coordinación con todas administraciones y en todos los niveles, de modo que lo que se pide en esta PNL sea una forma efectiva de promover la bicicleta.

En cuanto a incluir la bicicleta en el Plan Movea, no creemos que la bicicleta eléctrica se pueda considerar como un vehículo eléctrico para beneficiarse de las mismas ayudas. Deberíamos hacer un estudio más amplio con el fin de fomentar no solo el uso de la bicicleta, sino de cualquier coche que tenga emisión cero, de cualquier vehículo eléctrico o de otro tipo de transporte que pueda ser regulado. Se debe favorecer el uso de la bicicleta —aquí solo hablamos de la eléctrica—, pero esto no puede ir en menoscabo de un transporte público eficiente y flexible. Este tipo de propuestas no pueden trasvasar los usuarios de un lado a otro y que, finalmente, esto se traduzca en una movilidad que, si no está realmente estudiada desde cada una de nuestras localidades, pueda llegar a no ser sostenible.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 17

Por lo tanto, creemos que la movilidad a través de la bicicleta es beneficiosa. Coincidimos en que es un transporte saludable y, sobre todo, que favorece al medio ambiente, sin embargo, tenemos dudas sobre que pueda ser considerado un vehículo sometido a las mismas ayudas que, por ejemplo, los vehículos eléctricos. Hay que incentivar sobre todo su uso como medio de transporte integrado dentro de los planes de movilidad locales y, además, impulsar no solo la bicicleta eléctrica, sino también los transportes públicos y los transportes con bajas emisiones.

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

A continuación para fijar posición, por el Grupo de Podemos, don Jorge Luis.

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

Según el barómetro de la bicicleta en España en 2017 estamos ya en los 19 millones de españoles entre 12 y 79 años que utilizan la bicicleta como vehículo diario para hacer sus desplazamientos diarios. De hecho estas cifras fueron expuestas por el director general de Tráfico a finales de año cuando la noticia era: El Gobierno estudiará conceder ayudas para la compra de bicicletas eléctricas para paliar la polución.

El señor **PRESIDENTE**: Don Jorge, perdón, una mera curiosidad. ¿Cuál era la horquilla de edad?

El señor **LUIS BAIL**: Entre 12 y 79.

El señor **PRESIDENTE**: Vale, gracias.

El señor **LUIS BAIL**: Con esta noticia el director general de Tráfico anunciaba que se iba a estudiar una serie de ayudas a la compra de bicicletas eléctricas. Sin embargo, esto era en noviembre, en enero la noticia fue: El Gobierno excluye a las bicicletas del plan de ayudas para promover el transporte sostenible. Nos vemos en esta situación cuando realmente en 2014, el PIMA Aire 4 destinaba 38 millones de euros a la compra de motocicletas y bicicletas con pedaleo asistido y, como ha dicho el portavoz socialista, estas ayudas van y vienen en función de no sabemos muy bien qué, pero desde luego no es para formar una cultura de la bicicleta, no es para formar una cultura de la movilidad sostenible. Nuestro grupo, y muchos grupos aquí que de hecho no hemos presentado enmiendas a esta proposición, porque sabemos que bebe directamente de la Mesa Estatal de la Bicicleta. Entendemos que para crear esa cultura de la movilidad sostenible tenemos que empezar a actuar de todas a una y dejar de que esto sea el Guadiana, que no se sabe si viene o si va, pero al final quien paga no es ni el medio ambiente, ni las ciudades, ni la salud de esas 19 millones de personas que ya han decidido dar el paso y ponerse manos y pies a la obra con sus bicicletas. Anuncio que nuestro grupo va a apoyar esta proposición sin ningún tipo de duda y que vamos a intentar conseguir —y eso espero— que todos los grupos parlamentarios aquí presentes entendamos que la movilidad pasa porque haya un cambio en los vehículos, que la bicicleta sea entendida como un vehículo en transportes habituales y que, desde luego, consigamos un modelo así más sostenible tanto en el transporte como en nuestra vida. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Jorge.

A continuación para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Candón.

El señor **CANDÓN ADÁN**: Buenos días y gracias, señor presidente.

En cuanto a la petición de la PNL presentada por el Grupo Socialista me gustaría resaltar las siguientes consideraciones. Con respecto al punto primero, creemos que la política de promoción del uso de la bicicleta convencional o eléctrica debe impulsarse desde las administraciones locales en sus planes de movilidad o bien en reducción de la contaminación. Pero también hay que recordar que desde el Gobierno se apoyan los planes de desarrollo urbano sostenible de las entidades locales, a través de la gestión de los fondos Feder para ayuntamientos de más de 20 000 habitantes, o bien a través de una línea específica del Instituto para el Desarrollo y Ahorro Energético para ayuntamientos de menos de 20 000 habitantes. Igualmente el IDAE apoya la instalación de soluciones completa de movilidad con bicicletas en ayuntamientos mediante ayudas a los conocidos sistemas de alquiler de bicicletas electrónicas compartidas. El Gobierno es sensible y contribuye en el uso de la bicicleta en las ciudades. Respecto al punto número dos debe tenerse en cuenta que la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido supone la trasposición al derecho interno de las previsiones de la directiva que se refleja en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 18

la proposición presentada por el Grupo Socialista relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido. En ese sentido, la directiva comunitaria no ha previsto la aplicación de tipos impositivos reducidos a la entrega de bicicletas convencionales o eléctricas de pedaleo asistido. Por lo que su aplicación exigiría previamente una modificación de aquella que la inclusión de estos viene en su anexo número 3, lo que debería de ser aprobado por todos los Estados miembros. En consecuencia, la aplicación del tipo reducido del 10% a estos vehículos no es posible en la actualidad y su eventual aplicación queda supeditada a la modificación de dicha directiva. En este sentido, la Comisión Europea ha presentado una propuesta legislativa de la referida directiva armonizada cuyo objetivo sería dar mayor flexibilidad a los Estados miembros para la aplicación de tipos impositivos reducidos. En todo caso, debe recordarse que los Estados miembros y la Comisión Europea han asumido un compromiso para limitar, en los términos de la vigente directiva, la aplicación de los tipos reducidos y para no incluir nuevas categorías de bienes y servicios que puedan disfrutar de una tributación reducida ante la necesaria consolidación de las finanzas públicas.

Por último, en el punto número 3 —y termino, señor presidente—, la excepción propuesta no se considera el instrumento adecuado para la obtención de los objetivos perseguidos: Fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte. Debiendo tenerse en cuenta que las políticas de mejora de la seguridad vial de tales vehículos o bien las políticas de gasto público, a través de subvenciones u otras formas de ayudas directas, se erigen como instrumentos más eficaces en tanto permiten un mayor control presupuestario, una mejor selección del destinatario de la ayuda, un análisis previo de la posible eficacia de los distintos proyectos susceptibles de subvención, así como una conexión temporal más directa entre el gasto y la ayuda percibida. Por todo lo expuesto, señor presidente, nuestro voto a esta propuesta será negativo. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Candón.

— **SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS ENCAMINADAS A REDUCIR LAS MUERTES DE ANIMALES POR ATROPELLOS EN CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002798).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a debatir la proposición no de ley sobre el establecimiento de medidas encaminadas a reducir las muertes de animales por atropellos en las carreteras. Del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Para la defensa de la misma tiene la palabra el señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, señor presidente.

Abordamos hoy un problema a través de esta proposición no de ley que tiene impacto tanto en la biodiversidad como en la seguridad vial. Entre los años 2006 y 2012 se produjeron en España 74600 colisiones de vehículos contra animales salvajes, lo que representa un 8,9% del total de los accidentes de tráfico registrados en ese periodo. Esto supuso, según un estudio realizado en 2015 por el departamento de Zoología y Antropología de la Universidad Complutense, un coste de 105 millones de euros al año. La cifra engloba los costes relativos a víctimas, gastos de ambulancia, hospitalización, pérdida productiva, adaptaciones, etcétera. También los gastos materiales con gastos de vehículos, pavimentos, gastos de policía, costes de valor social, etcétera. Es decir, no hablamos solo de un problema de la biodiversidad sino de un problema grave de seguridad vial. A partir de datos facilitados por las comunidades autónomas el citado estudio revela que los ungulados protagonizaron el 85% de los accidentes, entre los que destacan los jabalíes y los corzos, en un 79% de los casos; le siguen con un 5% carnívoros grandes y medianos como el zorro, el tejón y el lobo y de forma más excepcional el oso pardo y el lince, aunque animales de pequeño tamaño como liebres, conejos y pájaros solo representan el 10% de los accidentes notificados, la envergadura de los daños que causan es tan importante como la ocasionada por las grandes especies. Precisamente abordamos esta proposición no de ley el mismo día que se ha producido un nuevo atropello de lince, en este caso en la A-4 a la altura de Almuradiel, en Ciudad Real, y es que el caso del lince supone un caso especialmente grave en lo que se refiere a los impactos sobre la fauna de animales salvajes. En concreto en el año 2017 se alcanzó el triste récord histórico de 31 atropellos de lince ibérico lo que supone el 5,8% de la población. Desde nuestro punto de vista, esta es una cifra insostenible y que pone en riesgo los esfuerzos de conservación realizados. De estos atropellos 12 han

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 19

sucedido en carreteras del Estado y 11 en dos carreteras concretas, la A-4 y la N-420, donde hay dos puntos negros perfectamente localizados en los que se ha producido el 35,5 % de los atropellos de lince este año. En la propia A-4 existen ya dos nuevos tramos conflictivos que no han sido abordados por ninguno de los convenios firmados. En este sentido, nuestra proposición no de ley trata de poner freno a esta situación y para ello proponemos instar al Gobierno a hacer dos cosas. La primera identificar los puntos negros de atropello de fauna salvaje más relevantes, especialmente aquellos que afecten a especies en peligro de extinción como es el caso del lince ibérico y una vez identificados estos puntos negros habilitar, tanto en carreteras estatales como regionales, pasos tanto inferiores como superiores para garantizar que los animales puedan atravesar estos puntos sin ver la necesidad de cruzar la carretera y poner en riesgo su vida, lo cual garantizaría la seguridad vial al mismo tiempo que protegería la biodiversidad. En el caso específico del atropello de lince ibérico pedimos ejecutar los convenios de actuación firmados hasta la fecha para la protección de la especie y la inversión de las partidas anunciadas desde 2015 que fueron un plan de 2,5 millones del que solo se ha invertido 5 veces menos de lo prometido. Esto es lo que planteamos en nuestra proposición no de ley. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor López Uralde.
A continuación por el Grupo Socialista, señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Gracias, señor presidente.

Señorías, miles de animales son atropellados cada año a consecuencia de que la fauna salvaje no dispone de espacio habilitado para poder atravesar la carretera. Es necesario reducir los siniestros por atropellos con fauna salvaje y mejorar la seguridad de animales y de conductores. La Dirección General de Tráfico cifra en 351 casos en el último año los accidentes por colisión con animales tanto salvajes como domésticos, en los que ha habido personas heridas o fallecidas. Esta cifra aumenta considerablemente en otros estudios donde se llega a hablar de 14 000 en cuanto a número de accidentes con animales. Es difícil establecer una cifra de siniestralidad y de la cantidad de fauna salvaje que muere en la carretera por un atropello, puesto que hay casos en los que el arrollamiento no termina con consecuencias para el coche y el conductor y tampoco existe un censo de los ejemplares que murieron atropellados. Pese a esto, las especies silvestres más afectadas por estos siniestros son jabalíes, corzos y ciervos, así como osos, zorros y lobos, y otros animales más pequeños como conejos y aves. Se plantean medidas como desbrozar bordes de carreteras para impedir que los animales puedan camuflarse, realizar vallado en las zonas más conflictivas, paso para tránsito de animales y analizar los puntos principales donde se registran dichos atropellos. Los lince representan un pequeño porcentaje de este tipo de incidentes y, a pesar de que la reducción del número de ejemplares no supone una amenaza para el proceso de recuperación de la especie sí que dificulta los esfuerzos para reforzar la pervivencia del lince ibérico. El arrollamiento del lince se ha convertido en la primera causa de fallecimiento de esta especie. De hecho, el pasado año 2017 ha batido récord de lince ibérico atropellados por coches en carretera. Veintiocho ejemplares han muerto atropellados. Sin embargo, el Ministerio de Fomento no parece hacer nada por evitarlo. Algo que consideramos intolerable. De hecho en una respuesta parlamentaria ofrecida por el Gobierno se dice textualmente que el conjunto de actuaciones para la protección del lince desde 2014 han sido de 450 000 euros y había previsto otros 50 000 entre julio y diciembre de 2017. Eso es lo que dicen que han gastado. Pero es que en 2015 se firmó un convenio entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente para llevar a cabo una inversión de 2,5 millones. A día de hoy no se ha hecho nada. Cada ejemplar de lince ibérico que desaparece por este motivo evitable supone un duro golpe para la especie, es un revés al esfuerzo humano y económico en el empeño de sacar al lince de la UVI. Esta es una especie considerada de primera importancia que ha pasado de situación crítica de extinción al estatus de en peligro, pero también una pérdida de recursos públicos para uno de los proyectos estrella de recuperación de la Unión Europea, al que se le ha dedicado más de 70 millones de euros, la mayoría aportado por fondos europeos en los últimos quince años. A través del proyecto Iberlince y con los esfuerzos de comunidades autónomas como es el caso de la Junta de Andalucía hoy en día hay lince ibérico en Andalucía, en Sierra Morena oriental, en Ciudad Real, en monte de Toledo, en el Valle de Matachel, en Extremadura y en el Valle de Gadiana, en Portugal. La Junta desde 2014 viene realizando actuaciones en carreteras autonómicas en zonas de presencia del lince ibérico, tanto en la zona de Doñana como en Sierra Morena para evitar atropellos. Sin embargo, no existe ese mismo interés por parte del Gobierno y la mejor muestra fueron unas desafortunadas declaraciones de la ministra de Medio Ambiente en 2015, donde aseguró que hay más muertes de lince porque la población ha aumentado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 20

Existen puntos negros de atropellos de lince que están muy localizados en el kilómetro 300 de la A-4, autovía que une Madrid y Sevilla, y en el tramo de la carretera N-420 que une los municipios de Cardeña y Montoro, ambos se encuentran en la provincia de Córdoba, junto al parque natural Sierra de Cardeña y Montoro, uno de los reductos con presencia de lince ibérico, sumándose en estos dos puntos, solo en estos dos puntos, diecisiete defunciones del lince desde 2014. Como les decía, el Ministerio de Medio Ambiente y el de Fomento en junio de 2015 se comprometieron a comenzar unas obras para evitar atropellos de lince en los puntos kilométricos 81, 93, 51 y 53 de la N-420 en Córdoba. Pero el 27 de noviembre de 2017, más de dos años después, el Gobierno volvía a anunciar un acuerdo interministerial para la protección del lince. Esta vez la firma era de los directores generales, los puntos eran los mismos y el presupuesto era idéntico, 2,5 millones. Fomento, dos años y medio después, asegura que se están redactando los proyectos y que una vez terminados y aprobados licitará las obras. No se sabe nada más al respecto. En este marco, consideramos que el Ministerio de Fomento deberá llevar a cabo las actuaciones necesarias y la inversión comprometida de forma inmediata para evitar atropellos que pongan en entredicho los esfuerzos que a través del proyecto Iberlince se están llevando a cabo para recuperar esta especie en nuestra península. Por ello hemos presentado una enmienda que consta de cuatro puntos, donde hemos alcanzado un acuerdo con el grupo proponente. El primero de ellos es realizar en el plazo máximo de un año un estudio sobre los tramos de concentración de atropello de fauna salvaje en las carreteras españolas fundamentalmente en lo que se refiere al lince ibérico. El tercer punto, en el que también ha habido acuerdo, es destinar una partida económica anual para ejecutar medidas que permitan evitar estos atropellos y la cuarta es iniciar en el plazo máximo de tres meses actuaciones previstas y contempladas desde 2015 en los puntos negros ya detectados de atropello de lince en las carreteras nacionales.

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

A continuación tiene la palabra don Joaquín García para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

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

Señorías, a esta iniciativa les tengo que contar que se suman las muchas iniciativas que durante las últimas legislaturas nuestro grupo parlamentario defendió, impulsó y muchas veces consiguió sacar adelante para implementar medidas de distinta índole que tenían como objetivo final la protección de esta especie, del *lynx pardinus*, me van a permitir la licencia como biólogo de utilizar este término, pocas veces puedo hacerlo. A esta iniciativa que hoy nos trae, después de escuchar las dos intervenciones que me han precedido, tendría que matizarles ese ambiente tan catastrofista sobre el *lynx pardinus* que nos ha facilitado a través de cifras, que a veces son frías y otras veces son inexactas. Afortunadamente y no gracias al Gobierno, como alguno me va a imputar, sino gracias a la actuación de todas las administraciones implicadas entre otras, el Gobierno, pero también la Unión Europea, la Junta de Andalucía y otras muchas comunidades y administraciones, el *lynx pardinus* se encuentra en este momento recuperado de tal manera que ha multiplicado por cinco el número de animales que desde el año 2002 hasta la fecha tenemos. Desde los 94 animales que llegamos a tener en el año 2002 a los cerca de 547 que hay quince años después. Son 70 millones de euros los invertidos en estos años con fondos europeos, a los que ya se ha hecho aquí mención el programa Iberlince. El 50% de esos fondos los aporta la Unión Europea. Además de esto se ha venido trabajando durante todos estos años en reducir el número de atropellos, en evitar las posibles fragmentaciones de sus hábitats que provocan la construcción de la red de carreteras. Todas sus señorías conocen lo que es una evaluación de impacto ambiental, lo que es la declaración, lo que es ese informe preceptivo y determinante que establece si procede o no procede realizar proyectos en su caso que contemplen medidas específicas o convenga incluir pasos de fauna, sus dimensiones, dónde deben ser ubicados. Esto ya existe, no tenemos que inventarlo. A mayores de la Ley de Evaluación Ambiental, el Ministerio de Agricultura, el Mapama, desde el año 2015 publicó el documento que se denomina prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales que está siendo tenido en cuenta en todos y cada uno de los proyectos que el Ministerio de Fomento lleva adelante no solo en estas zonas donde hay una concentración de animales o especies en peligro, como la que estamos hablando del lince, sino de todo tipo de animales salvajes. No podemos aceptar los términos en los que se ha planteado esta PNL por varias razones, pero brevemente, por el tiempo al que estoy constreñido. En primer lugar, el Gobierno de España puede realizar y ejecutar proyectos sobre puntos negros de atropellos de fauna silvestre en carreteras de competencia estatal. Esta PNL habla de carreteras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 21

españolas, regionales, es un *totum revolutum* de todo lo que puede ser cualquier camino hasta una autopista. Este sería un primer matiz.

En segundo lugar, en el caso concreto del *lynx pardinus* porque habla de cifras y de partidas de inversiones que no reflejan la realidad. También lo ha hecho el portavoz socialista. En el año 2015 lo que se ha firmado es un protocolo y en el año 2017 es ya un convenio, un acuerdo de colaboración. Todos sabemos que las administraciones hacen estas cosas, a veces se firman convenios, a veces se firman protocolos, no es que se retrase es que se desarrolla esa voluntad de ejecutar lo que comienza siendo una declaración de intenciones, un protocolo, y lo que actualmente ya es un convenio con cantidades consignadas en los Presupuestos Generales del Estado. Así esos 2,5 millones de euros a los que se referían en sus intervenciones incluyen su ejecución y su desarrollo en las anualidades desde el 2018, año presente, hasta el 2020.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García, vaya terminando.

El señor **GARCÍA DíEZ**: Termino, señor presidente.

En esa primera fase en la que nos encontramos, está previsto desarrollar acuerdos en la autopista A-4 en varios tramos de la provincia de Jaén y de Huelva además de la N-420 en Córdoba. Además también el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía tienen convenios en este proyecto Life+Iberlince por 1,95 millones de euros. En conclusión, en el caso de esta especie, del *lynx pardinus* o del lince ibérico se está trabajando con otras administraciones para reducir el número de atropellos de esta especie y otras especies protegidas. Por eso hemos presentado una enmienda que se acerca mucho más a la realidad tanto en cifras como en competencias y con lo que es realmente factible a día de hoy. Muchas gracias, presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García Díez.

A continuación, agotado el turno de defensa de enmiendas, pasamos a fijación de posiciones, el señor Olóriz, por Esquerra Republicana. **(Denegaciones)**. No interviene. A continuación la señora Rivera por el Grupo de Ciudadanos.

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

Encontrarse con animales salvajes en la carretera siempre ha sido uno de los grandes problemas que provoca situaciones de peligro al volante. Los animales debido a sus necesidades de desplazamiento en busca de alimento o pareja pueden irrumpir en la vía pillando de improviso a los conductores que no cuentan con demasiado tiempo para reaccionar. El resultado de este tipo de accidentes suelen ser maniobras peligrosas y colisiones graves en las que por desgracia, además de daños materiales, muchas veces también hay que lamentar víctimas mortales, por no hablar de los daños que se producen a la fauna. Según los últimos datos disponibles que no son particularmente buenos, por lo que la primera medida a tomar debería de ser mejorar estas estadísticas, cada año en casi 14 000 accidentes de tráfico se ven afectados animales. En 2016 hubo 351 accidentes con víctimas en vías interurbanas, de los cuales cuatro fueron mortales, con cuatro fallecidos, 33 heridos hospitalizados y 428 heridos no hospitalizados. El 94 % de los conductores se ha encontrado alguna vez con un animal en la vía y el 50 % se ha visto en una situación de riesgo por un animal. Los animales domésticos están implicados en un tercio de los casos y los jabalíes en otro tercio. Desgraciadamente veintidós lince ibéricos murieron atropellados en el año 2014. Estamos totalmente de acuerdo con lo que se planteaba hoy aquí y como con tantos otros problemas de tráfico y seguridad vial se deben identificar los tramos y hacerlos públicos. Como ya planteamos en el caso de la accidentalidad de motos, se puede utilizar el mismo programa Invive, igual que se hacía con el Invive motos, si algún día tiene a bien —lo dejo caer ahí al Gobierno— ponerlo en marcha, porque va a hacer prácticamente un año que se aprobó por unanimidad en esta Cámara, en el Pleno del Congreso, y todavía no tenemos noticia del Invive motos. Efectivamente la DGT tiene herramientas para detectar los tramos de concentración de víctimas, tanto en el caso de los motoristas, como en el caso de cualquier otra circunstancia, de bicis, o en este caso, donde estén implicados animales. Este es uno de los primeros pasos que hay que tomar y además existen los datos en la propia Dirección General de Tráfico y existen las herramientas para poder detectarlos. Así que adelante con esa iniciativa y, como decimos, es muy importante primero identificar dónde están esos tramos para poder actuar. Por otra parte, desde nuestro grupo consideramos que se debería crear una comisión interministerial, donde estén todos los departamentos afectados, además de las administraciones públicas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 22

y otras aparte del Gobierno central, como son comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos. Con el fin de analizar el problema en profundidad, detectar sus causas y tomar medidas. Como bien nos recuerda cada vez que pasa por esta Cámara el director general de Tráfico, de los 160 000 kilómetros de vía, solamente 26 000 son de competencia de Fomento. Si queremos tratar los problemas de forma global tiene que haber un diálogo continuo y esta comisión interministerial para que funcione de la manera adecuada. Insisto, los datos sí los tenemos a nivel global en la Dirección General de Tráfico, así que para detectar cuáles son esos tramos no necesitamos otras administraciones públicas, somos capaces de hacerlo solos y como primera aproximación se podría hacer con bastante celeridad. Si tienen a bien, porque insisto que llevamos un año esperando por las motos.

Estamos hablando que para realizar proyectos técnicos necesarios para solucionar este problema y dotarlos presupuestariamente se deberían firmar convenios de colaboración técnica y presupuestaria entre las distintas administraciones públicas. Estos proyectos pueden abarcar desde obras civiles, como por ejemplo, primeros pasos hasta el uso de nuevas tecnologías, creando barreras virtuales de paso de animales usando visión artificial u otro tipo de sensores. Asimismo se debería de instalar una correcta señalización de carretera en las proximidades de estos tramos. Por último, se deberían coordinar las acciones necesarias con los centros de gestión de tráfico de la DGT...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ... y por supuesto con la Guardia Civil. Muchas gracias.

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

La verdad es que en este debate que nos ha ocupado en este último momento me he quedado con ganas de aportar algo, porque han sido dos elementos que a mí me han preocupado durante muchos años. Desde el año 1996, en la legislatura de 1996-2002, me involucré muchísimo con el apoyo de los míos en la defensa del lince, llegando a presentar una pregunta oral en el Pleno que causó ciertos comentarios porque algunos no entendieron la importancia que en aquel momento tenía preservar la especie, por ello fue por lo que acudí al Pleno con la iniciativa. Respecto a la seguridad y accidentes también he participado en las modificaciones de la Ley de Seguridad Vial, que es un tema importante y no creo que nuestra fauna esté en peligro por los accidentes. Respecto a lo que ha dicho el señor Heredia, N-420, a su paso por el parque de Cardeña, le puedo garantizar que yo lo transito y sí hay un cartel que avisa de posible paso de lince, además de cualquier otra especie de ungulados. En cualquier caso, perdonarme el inciso, era simplemente que tenía que explayarme de alguna forma.

Hay alguna enmienda que se transacciona. Se votará en los términos de la transacción.

— RELATIVA A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD INFANTIL EN EL TRANSPORTE ESCOLAR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002929).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la número 8.º, relativa a la mejora de la seguridad infantil en el transporte escolar, del Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra el portavoz del grupo, don Óscar Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, señor presidente.

Señorías, como bien saben, la seguridad vial es una prioridad para el Gobierno de España y para el Partido Popular, porque afecta a la vida y a la integridad de los usuarios más vulnerables de la red viaria, a los menores. Por eso mi grupo parlamentario ha presentado esta iniciativa. Señora Rivera, una iniciativa que está pensada no para cortar cintas, no para fotos ni para colgarse medallas. Para eso ya están otros grupos políticos. Nosotros pretendemos con esta iniciativa mejorar el bienestar de los menores al continuar fomentando la seguridad y la movilidad infantil y aumentar la tranquilidad de las madres y de los padres especialmente sensibilizados por el uso de los sistemas de retención infantil por parte de los pasajeros más pequeños que normalmente suelen ser sus hijos o nietos. Para mejorar la seguridad vial y perseverar la integridad de las niñas y los niños que se desplazan en automóvil, este grupo parlamentario presentó en el segundo periodo de sesiones una proposición relativa a la mejora de la seguridad infantil en los automóviles que fue aprobada por unanimidad. En la línea de continuar mejorando la movilidad segura de los menores y con la finalidad de incrementar el actual nivel de seguridad del que goza el transporte escolar, presentamos hoy para su debate esta nueva iniciativa. Hoy con esta proposición trasladamos la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 23

sensibilidad de numerosos padres y madres preocupados por la seguridad de sus hijos y el uso de los sistemas de retención infantil en los autobuses. Por otro lado, convertimos una vez más a esta Comisión en el altavoz de la ciudadanía, de los padres, de las madres, de los profesores, de todas las personas físicas y jurídicas preocupadas por la seguridad vial infantil en el transporte escolar. Si el correcto uso de los sistemas de retención infantil en los vehículos particulares ha supuesto una drástica disminución de la mortalidad infantil y de las lesiones en carretera, son miles las personas que solicitan y reclaman unas medidas similares cuando los menores utilizan el transporte escolar.

Para el Gobierno del Partido Popular la prevención de lesiones no intencionales siempre ha sido una prioridad; una prioridad de actuación ya que las lesiones no intencionales son un importante problema de salud, representan una enorme carga social y económica y un sufrimiento humano para nuestro entorno más cercano, siendo además la primera causa de mortalidad prematura. Esta misma semana ha coincidido que la Dirección General de Tráfico ha intensificado la vigilancia en el transporte escolar en una nueva campaña. Señorías, si bien el autobús es uno de los medios más utilizados, también hemos de señalar que es uno de los más seguros. De hecho el autobús es veintiuna veces más seguro que el coche, en función del número de heridos y veinticuatro veces más seguro que el coche, en función del número de víctimas mortales. Pese a ser el transporte colectivo de menores por carretera uno de los sistemas más utilizados para que los niños vayan al colegio, las cifras de siniestralidad vial anuales reflejan que el autobús dedicado al transporte escolar es un medio de transporte seguro. Los datos consolidados de las cifras de 2016, me refiero a las cifras de siniestralidad vial, indican que no se produjo ninguna víctima mortal entre los usuarios de este tipo de vehículos que se vieron implicados en treinta y dos accidentes con el resultado de diecisiete pasajeros heridos. Señorías, a día de hoy numerosos menores cogen el autobús para ir al colegio. Fíjense que aproximadamente 550 000 menores utilizan diariamente el autobús escolar como medio de transporte para acudir a sus centros educativos, en los más de 17 000 autobuses dedicados al transporte escolar, lo que supone que en un curso escolar se produzcan más de 280 millones de desplazamientos de los alumnos en este tipo de transporte.

En la actualidad no es obligatorio usar sistemas de retención infantil en el transporte escolar ni cinturones de seguridad adaptados al peso y altura del menor, estando permitido trasladar a menores sin ningún tipo de dispositivo de seguridad con los grandes riesgos que ello supone. Aunque es cierto que actualmente más del 60% de los autobuses escolares llevan instalados cinturones de seguridad, ya que desde octubre de 2007 se deniega la matriculación a cualquier autobús que no lleve instalados estos sistemas de retención. Estarán conmigo que un menor sin ningún tipo de retención multiplica por cinco las posibilidades de sufrir lesiones mortales, son datos reales. Además, nueve de cada diez lesiones infantiles graves o mortales podrían haberse evitado, si se hubiera utilizado este tipo de dispositivo.

Si en un coche particular los niños y las niñas, los menores, tienen que llevar sistemas de retención especial, ¿por qué no los han de llevar en el autobús que les traslada al colegio? Esa es la gran pregunta que se formulan numerosos padres y madres. La demanda social es clara en este sentido. En este momento 50 136 personas han firmado una petición electrónica en la que solicitan que se garantice una mejor seguridad para los usuarios del transporte escolar, obligando a tener estos sistemas de retención infantil en los autobuses. Esta demanda demuestra la enorme sensibilidad de toda la sociedad en incrementar la seguridad de la movilidad de los más pequeños, porque es una responsabilidad de todos, de los centros educativos que han de disponer de los vehículos con sus revisiones y papeles en regla, de los padres que a través de las AMPA han de asegurarse que sus hijos viajan con total seguridad, interesándose para que el centro contrate los autobuses con esos dispositivos y del conductor que ha de cumplir las normas de circulación. Por eso, con el único fin de aumentar la seguridad y la protección de los menores, y con el fin de reducir la gravedad de las lesiones que pudiesen sufrir, hemos presentado esta iniciativa que espero que sea votada por unanimidad, como lo fue la del pasado mes de junio, porque va de aumentar la seguridad, va de ofrecer una mayor y mejor seguridad a los niños y las niñas de nuestro país.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

A continuación en defensa de la enmienda presentada, por Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias.

Sin duda es una proposición no de ley a la que no es posible votar en contra, siempre y cuando se tenga en cuenta el olvido —en el caso de Óscar es difícil porque es muy riguroso en sus proposiciones—

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 24

que ha habido. Usted sabe que en el País Vasco y Cataluña las competencias de control y de revisión de los vehículos de transporte escolar son de la Ertzaintza y los Mossos d'Esquadra. Por tanto, no pretendo más que impedir que este olvido se pudiese considerar otra cosa.

También debo mostrar un poco de sorpresa por las intervenciones de Óscar de hoy, porque se ha convertido en un martillo de Ciudadanos. Digo esto porque en esta Comisión siempre ha habido un clima unánime en la perspectiva de que es muy difícil en seguridad y en movilidad sostenible tener más diferencias políticas de las que las competencias, del que está en el Gobierno y a veces las prioridades marcan, puedan tener. En todo caso, los tiempos están cambiando y las realidades si no entran por la puerta, a veces pueden entrar por la ventana.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Olòriz.

A continuación por el Grupo Socialista, para la defensa de la enmienda presentada, tiene la palabra la señora Tundidor.

La señora **TUNDIDOR MORENO**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, los accidentes muchas veces son inevitables, pero los daños que se producen sí pueden disminuirse, sobre todo si se pueden evitar los enormes riesgos que existen en carreteras por el hecho de no emplear sistemas de seguridad específicos para los menores. A diferencia de los automóviles, los autobuses con los mismos menores, por las mismas carreteras, a las mismas velocidades y con los mismos riesgos viajan a diario sin ninguna seguridad o con cinturones ideados para adultos, que en ocasiones son incluso más peligrosos. Según diversos estudios el uso de un sistema de seguridad en autobuses reduciría las lesiones mortales a un 90% en caso de choque frontal o vuelco. Un menor sin ningún tipo de retención multiplica por cinco las posibilidades de sufrir lesiones mortales y nueve de cada diez lesiones infantiles graves o mortales podrían haberse evitado utilizando este tipo de dispositivo.

Estamos de acuerdo en la necesidad de que la Dirección General de Tráfico regule sobre los sistemas de seguridad infantil en los autobuses y, sobre todo, en los autobuses de transporte escolar, ya que el uso de sistemas de retención infantil evita la inmensa mayoría de las muertes y lesiones graves en los niños. Hay que crear conciencia sobre la importancia de la seguridad vial, pues entre todos podemos ayudar a reducir la siniestralidad infantil. Resulta que no es obligatorio llevar cinturones de seguridad, salvo en modelos fabricados de 2007, aunque el empresario pueda instalarlos si los autobuses son más antiguos. Actualmente continúan circulando en vías urbanas e interurbanas autobuses escolares y de transporte de menores matriculados y homologados desde hace más de diez años, fundamentalmente entre 2001 y 2006, que no disponen de cinturones de seguridad ni de sistemas de retención infantil alguno, un 40% de los autobuses, lo que plantea un problema de seguridad para los menores y de lógica preocupación para los padres.

El Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, establece las condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores. Por ello, consideramos muy importante que el padre o tutor las conozcan y exijan su cumplimiento. Estamos de acuerdo en el punto cuarto, ya que según los datos de la Dirección General de Tráfico la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil denunció entre 2012 y 2015 a 11.957 transportes escolares, de los 24.078 sometidos a control. No disponer de la autorización especial para realizar transporte escolar, deficiencias en las puertas de servicio y emergencias, así como en sus dispositivos de accionamiento son los principales problemas detectados en los autocares que se dedican al transporte escolar.

El Grupo Parlamentario Socialista va a apoyar esta proposición no de ley. Además, presentamos una enmienda de modificación que plantea eliminar en el 1.º punto de la proposición «Estudiar la posibilidad de...», y comenzar por «Modificar el Reglamento General de Circulación...». Nos parece que el año 2023 es una fecha demasiado lejana en el tiempo para que el uso del cinturón de seguridad en los autobuses escolares sea obligatorio, ya que la seguridad de los menores no puede esperar tanto.

Muchas gracias.

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

En el turno de fijación de posición, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Julià.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 25

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

Señor Gamazo, en su proposición no de ley nos comenta que hay 230 000 alumnos utilizando el autobús escolar. Desde 2007 se deniega la matriculación a cualquier autobús que no lleve instalado estos sistemas y en 2005 se obligó a los vehículos particulares a tener estos sistemas de retención infantil. Señoría, usted lleva muchísimos años aquí, usted y su partido... **(El señor Gamazo Micó: Tú llevas más que yo)**. Usted, ya que está en el Gobierno, en vez de meterse tanto con la señora Rivera, debería haber legislado antes, durante estos doce o diez años, porque eso hubiera evitado que muchos de estos niños sufrieran accidentes, muchos de los cuales han sido irreversibles. Esos accidentes podían haberse evitado o podían no haber llegado a ser tan graves.

Le voy a recordar las cifras, señor Gamazo. Los últimos datos disponibles que tenemos muestran que cada año mueren 186 300 niños, más de 500 niños al día, como víctimas de accidentes de tráfico en el mundo. Más de un tercio —el 36%— eran niños que viajan en vehículos, otro 38% eran peatones, el 14% eran motociclistas y 6% eran ciclistas. El año pasado fallecieron 19 niños de hasta catorce años, 16 niños de hasta doce años murieron en turismos y 3 niños no utilizaban ningún accesorio de seguridad en el momento del accidente. La suma de niños fallecidos y heridos graves en 2015 ascendió a 380; es decir, 380 niños que podían haberse salvado, si ustedes, desde el Partido Popular, hubieran legislado antes. La mayoría de los niños menores de quince años fallecidos en accidentes de tráfico en España en el año 2015 eran ocupantes de turismos o de furgonetas ligeras. Según un informe de la Fundación Mafpre en 2016, con los últimos datos disponibles a los que hemos podido acceder, los accidentes de tráfico supusieron la principal causa externa de muerte infantil, representando el 23% de todas las muertes de niños de cero a catorce años, más que cualquier otro tipo de enfermedad.

Señor Gamazo, desde Ciudadanos estamos de acuerdos con estudiar la posibilidad de modificar el Reglamento General de Circulación, siempre en constante comunicación con cualquier asociación y, sobre todo, con las empresas de transporte escolar en este caso. Además, consideramos que los menores deben disponer de este tipo de sistemas de seguridad y de cualquier otra novedad tecnológica que podamos acceder, asegurando por ley en un horizonte temporal adecuado, sobre todo corto y consensuado con todas las empresas y asociaciones que nos puedan ayudar. También estamos a favor de implementar campañas de concienciación, por supuesto. Consideramos que debe extenderse la participación tanto de empresas de transporte escolar como cualquier otro de transporte colectivo. Uno de los objetivos centrales de la política española de seguridad vial para el periodo 2011-2020 en la estrategia presentada es reducir a cero el número de niños fallecidos sin sistema de retención infantil, con lo cual todos los partidos estamos de acuerdo, completamente de acuerdo. No venga usted a solventarnos ahora con una PNL este tipo de problema, cuando usted podía haberlo regulado antes y haber salvado a muchos niños y muchos menores. El objetivo final debería ser reducir a cero el número de niños fallecidos en España como consecuencia de accidentes de circulación —por supuesto, no creo que ninguna de las personas que estamos aquí no estemos de acuerdo con ello—, tanto de aquellos que no usan sistemas de retención como de aquellos que sí lo hacen

El señor **PRESIDENTE**: Señora Julià, su tiempo ha concluido.

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

Por tanto, vamos a votar a favor, pero, insisto, en vez de meterse con Ciudadanos deberían haber regulado un poquito antes estos temas.

Gracias, señor presidente.

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

A continuación para fijar posición, por el Grupo de Unidos Podemos, tiene la palabra don Jorge Luis.

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

Repasando los diarios de sesiones, si recuerdan, y tal y como dice la exposición de motivos de esta proposición, el 22 de junio aprobamos por unanimidad —unanimidad— ese posicionamiento por el tema de la seguridad infantil en vehículos. El 26 de junio hicimos unas jornadas sobre seguridad vial infantil en la que todos portavoces estuvimos en unas jornadas con el sector, que nos puso al día acerca de los avances. En este primer debate que tuvimos estuvimos hablando de la norma R129 y se dijeron las mismas cifras que se han dicho en este debate: 186 300 niños, estamos hablando de 500 niños al día... Quiero decir, esto es algo sabido. Que el Partido Popular nos diga en su 1.º punto «Estudiar la posibilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 26

de modificar el Reglamento General de Circulación...», cuando todos y todas aquí estuvimos de acuerdo en hacer un repaso integral de la Ley de Seguridad Vial, de la Ley de Tráfico, que además tendrían que ver con los reglamentos de circulación; que ahora con una proposición no de ley nos digan que vamos a estudiar la posibilidad de modificar el Reglamento General de Circulación, no nos parece muy de recibo.

Como respuesta a una pregunta que hizo este grupo nos escandalizó —después de que el director general de Tráfico nos dijera por activa y por pasiva, también en los medios de comunicación, que íbamos a abordar tal y como habíamos acordado, no sé si fue en 2016, esta reforma legislativa— que no estuviera dentro de la agenda normativa para este año. El Gobierno no ha incluido este asunto dentro de la agenda de las normas que prevén modificar. Por tanto, nos parece absurdo seguir aprobando proposiciones no de ley para modificar algo que ya hemos acordado que se debe modificar, y que se supone que sigue en el Consejo Superior de Tráfico. De igual forma hablaríamos también de la anterior proposición acerca de la bicicleta. Toda esa participación de colectivos de la industria y demás tenía que haberse vehiculizado ya en alguna propuesta concreta, pero no tenemos siquiera un borrador. Nos preocupa sobremanera que sigamos alargando este debate con proposiciones no de ley. Por lo tanto, dejen de marear la perdiz, por favor. Dejen sus cuitas por ver quién abandera o quién ataca a quién y pongámonos a trabajar, por favor, porque estamos hablando de vidas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Jorge.

Por cuanto que hay enmiendas, señor Gamazo, ¿hay alguna previsión de transacción en torno a este asunto?

El señor **GAMAZO MICÓ**: Alguna habrá.

— RELATIVA A LA CONVERSIÓN DE VEHÍCULOS DE COMBUSTIÓN INTERNA A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002520).

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, entramos a debatir el punto 2.º del orden del día: proposición no de ley relativa a la conversión de vehículos de combustión interna a vehículos eléctricos. Para su defensa, por el Grupo de Unidos Podemos, tiene la palabra el señor Carracedo.

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

Nuestra iniciativa pretende facilitar la conversión de combustión interna a vehículos cien por cien eléctricos. En el Estado español, la conversión de estos vehículos representa un procedimiento costoso y no está homologado, lo cual acaba suponiendo un desincentivo. La idea sería acelerar la transformación del parque móvil español y con ello el cumplimiento de los acuerdos europeos. En esa medida pretendemos que se impulse una serie de medidas como la autorización de unos kits de conversión específicos para los diferentes modelos de vehículos de combustión interna, así como permitir que los talleres autorizados pudieran montar estos kits y tras dichas transformaciones se limiten a pasar por la ITV con la correspondiente modificación de la ficha técnica, y no como ahora que hay varios procesos descentralizados que acaban siendo muy costosos. La iniciativa está basada en la legislación italiana, que a través del desarrollo de trabajos entre la universidad y varias empresas acabó en un decreto del Ministerio de Transportes de finales de 2015, que se llamó *retrofit* y plantea las metodologías de conversión. Hay varias evidencias de que los combustibles fósiles, el tráfico tradicional, constituyen hoy en día uno de los principales problemas de salud pública con contaminación acústica y contaminación ambiental y con los consecuentes costes sanitarios.

Hace poco tres ministros del Gobierno alemán han enviado cartas a Bruselas pidiendo la transformación de vehículos de diesel existentes a eléctricos. El desarrollo normativo que proponemos pretendía crear sinergias entre el mundo académico y el mundo del emprendimiento, ya que estos nuevos proyectos generarían innovación en distintas áreas académicas. Asimismo, generaría empleos con criterios de respeto medioambiental en zonas rurales. Los costes de transformación en Italia ahora mismo están en torno a un tercio, lo que significa la compra de la conversión de vehículo eléctrico nuevo. Se basaría en un fomento del autoconsumo renovable, ya que sería posible la instalación de un panel solar y la recarga a través de un sistema doméstico, con lo cual unimos movilidad y sostenibilidad. El mercado potencial en España es enorme, dado el envejecimiento del parque móvil debido a la crisis, como todos saben, y a la falta de políticas públicas actualmente a favor de la electrificación del transporte por carretera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 27

En pocos años podríamos disponer de un amplio parque móvil de estas características con motores garantizados por más de 400 000 kilómetros.

Este tipo de vehículos propulsados con energías alternativas a las tradicionales tienen varios beneficios, que voy a pasar a enumerar: primero, una disminución de la contaminación acústica, con lo que conlleva la mejora del bienestar y la calidad de la vida ciudadana, así como la diversificación energética y la reducción de la dependencia de productos petrolíferos; segundo, convertir los vehículos propulsados por ambientes fósiles en eléctricos supone una reducción de la contaminación ambiental y va en la línea de la descarbonización de la movilidad; tercero, cumpliríamos los tratados internacionales y los compromisos europeos de reducción de emisiones contaminantes firmados por España y que luchan contra el cambio climático; cuarto, facilitar la reglamentación las conversiones supone fomentar la creación pequeñas y medianas empresas en el sector los talleres mecánicos, que se podrían especializar y tendrían un nuevo mercado con grandes potencialidades; quinto, la reducción de los residuos y reciclajes se vería afectada por los vehículos, ya que en vez de ir a un desguace se convertirían en eléctricos; sexto, se reduciría la contaminación derivada de la construcción innecesaria y excesiva de nuevos vehículos, cuando se reconviertan los actuales; y por último, la descentralización de la transformación de vehículos en talleres de todo el territorio, permitirá desarrollar y apoyar un modelo rural sostenible.

El Partido Socialista y Ciudadanos han presentado una serie de enmiendas. Hemos aceptado, con alguna modificación, todas las del PSOE y algunas de Ciudadanos, excluyendo aquellas que hablaban de planes para incentivar la compra de vehículos eléctricos, no porque no estemos a favor, sino porque el objeto de esta enmienda pretende señalar que la transformación de vehículos de combustión interna a eléctricos es una oportunidad para nuestro modelo económico, supone una inversión a medio plazo que potencia la economía circular, la defensa del medio ambiente y la sostenibilidad de nuevos territorios.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

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

En 2017 se matricularon en España un total de 4105 vehículos totalmente eléctricos, lo que supuso una subida del 44,54%, respecto a las 2840 unidades matriculadas en el año 2016. El mayor precio relativo de un coche eléctrico es conocido, lo que pese a los evidentes beneficios sociales y medioambientales de estos vehículos desincentiva en gran medida una compra privada masiva de estos. Tal y como muestran las cifras del parque móvil de vehículos en 2016 había en España casi veintitrés millones de turismos, de estos casi diez millones eran de gasolina, los restantes trece millones eran de gasoil, la categoría otros la conformaba una cifra casi residual de 17 614 vehículos.

Por otra parte, la antigüedad media del parque móvil español alcanzará los doce o trece años en 2018 y más de siete millones de vehículos ya circulan con más de diez años de antigüedad. En 2017 la edad media de los turismos implicados en accidentes mortales se elevó a los 13,8 años y un elevado porcentaje de los vehículos en circulación no logran pasar la ITV. En el plano medioambiental un coche fabricado en el año 2014 emite un tercio menos de CO₂ y un 85% de NO₂ que hace uno de hace diez años.

La proposición no de ley que plantea hoy el Grupo de Unidos Podemos propone la conversión, no la sustitución, que es la clave en nuestra postura, de vehículos de combustión interna en vehículos eléctricos, lo que en principio podría suponer un mecanismo asequible para aquellos propietarios que deseen cambiar de fuente de energía. Sin embargo, la iniciativa ignora algunos problemas que hay que tener en cuenta. Por ejemplo, el ya citado estado de envejecimiento del parque móvil que en la actualidad supera los doce años de media y que de aplicarse esta medida continuaría creciendo, al tratarse de un mero cambio de motorización y no una sustitución completa del vehículo.

Por otra parte, al depender la seguridad de los vehículos en gran parte de su antigüedad, un simple cambio de motor no disminuiría el riesgo de accidentes como consecuencia de la falta de sistemas de seguridad más modernos: frenos ABS, control electrónico de estabilidad, etcétera. Además, de la tecnología de la batería y motores eléctricos y la gestión de los mismos es un mercado en desarrollo constante. Por ello, el ministerio establecería, si sigue esta propuesta, unos equipos de conversión específicos por lo que dichos sistemas quedarían obsoletos en poco tiempo, teniéndose que renovar constantemente dichas homologaciones. En el caso de que no lo hiciera el proceso de certificar estas transformaciones seguiría siendo tan complejo como lo es actualmente. El procedimiento para certificar transformaciones de vehículos de combustión interna es muy complejo, hasta el punto de que no existe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 28

un procedimiento específico a tal efecto y los ensayos exigidos son caros por lo que desincentivan el cambio.

En cualquier caso, el coste del cambio no es despreciable. Llevando al extremo la filosofía de esta iniciativa, estaríamos penalizando la construcción y venta de nuevos vehículos e incentivando el mantenimiento de los viejos, logrando lo contrario de lo que se propone al desincentivar el progreso, el desarrollo y la mejora de los vehículos, y no reduciendo la contaminación. El Grupo Ciudadanos presentó ya en la Comisión de Economía una proposición no de ley para incentivar lo que consideramos que es la solución real al problema: el cambio de una tecnología a otra mediante la sustitución, y no la conversión, de coches de combustión por eléctricos. Esta proposición no de ley fue aprobada en su día por la citada Comisión, por lo que hemos presentado su texto como enmienda, ya que consideramos que la sustitución del parque de vehículos es una solución superior a su conversión.

En cualquier caso, no nos podemos oponer a simplificar los trámites de aquellos ciudadanos que desean convertir su vehículo de combustión interna en eléctrico. Deberían redactar unos procedimientos y estándares que aseguren la seguridad y la calidad de dichas transformaciones. Lo que sí se podría plantear es que una vez que el coche se convirtiera en eléctrico, el propietario de dicho vehículo tuviera acceso a las mismas bonificaciones que cualquier otro propietario de un vehículo eléctrico de fábrica. Esa es nuestra postura. Votaremos de acuerdo a cómo quede la transaccional en el último instante que nos va a pasar el grupo proponente.

Muchas gracias, señor presidente.

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

A continuación para defender su enmienda, por el Grupo Socialista, tiene la palabra don Ricardo García.

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

Respecto a esta proposición no de ley quiero comentar que de acuerdo con el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente la contaminación está causando en España cerca de 30 000 muertes prematuras, con una incidencia clara del transporte en este problema. El transporte en Europa, al igual que en el resto del mundo, está fundamentado en el consumo de combustibles fósiles, de la gasolina y el diesel. Sabemos que alrededor del 65 % de la producción mundial del petróleo se destina ahora al transporte. Cuando ese combustible fósil se quema para generar energía se emiten los contaminantes... **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, un poco de silencio.

El señor **GARCÍA MIRA**: ... que desencadenan los picos de contaminación en las ciudades y los gases de efecto invernadero, que de acuerdo con todo el consenso científico están calentando el planeta. También sabemos que el transporte acumula el 23 % de las emisiones globales de gases de efecto invernadero de todo el sector energético.

Con relación a la conversión de los vehículos de combustión a vehículos eléctricos, que es el tema que nos ocupa en esta iniciativa, debemos recordar que la Agencia Internacional de la Energía, que normalmente realiza un análisis de la evolución de la implantación de los vehículos, calcula que para cumplir la meta internacional de mantener la temperatura por debajo de los dos grados, que estaba fijado y acordado también por España en los Acuerdos de París, respecto a los niveles preindustriales, la venta de coches eléctricos se debe disparar en el mundo en la próxima década y la modificación, por tanto, resulta consistente con este objetivo. En 2025 tendrán que circular sesenta millones de estos coches limpios para cumplir el objetivo de los dos grados. En 2030 se debe llegar a los ciento cincuenta millones, lo que supondría el 10 % de todos los vehículos ligeros, mientras que en 2050 el objetivo es llegar al 40 % de coches eléctricos, es decir, a mil millones de ellos, para cumplir con los objetivos de descarbonización establecidos por la Unión Europea.

Por otro lado, el transporte es un sector clave en el proceso de descarbonización del modelo energético, en España es la actividad con mayor volumen de emisiones de gases de efecto invernadero. Durante los últimos quince años ha sido uno de los sectores de actividad que menos ha reducido sus emisiones de gases de efecto invernadero, un 8 %, mientras que los otros dos grandes sectores emisores, la generación eléctrica y la industria, han reducido sus emisiones un 31 y un 32 % respectivamente durante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 29

el mismo periodo. Por tanto, son necesarias políticas y objetivos de reducción de emisiones ambiciosos para el transporte. (**Rumores**).

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

Les ruego un poco de silencio, porque si no es muy difícil escuchar la intervención del señor García.

El señor **GARCÍA MIRA**: La Comisión Europea publicó en 2011 el Libro Blanco del Transporte, que estableció unos objetivos de variación de las emisiones de gases de efecto invernadero para este sector del transporte respecto a 1990, de un 8% en 2030 y de un 60% en 2050, así como un conjunto de iniciativas para la transformación del sector. En comparación con la industria y con la edificación, el transporte dispone de una mayor madurez en las soluciones técnicas para su descarbonización, es más homogéneo en tipologías de activos y los ciclos de renovación de los mismos son más cortos. Por ello, son necesarios y posibles unos objetivos más ambiciosos de reducción de emisiones del sector del transporte para compensar así las barreras a la descarbonización de otros sectores y alcanzar los objetivos nacionales.

Las políticas actuales de reducción de emisiones en el transporte no garantizan la consecución de los objetivos a 2030, ya que las medidas de reducción de emisiones de nuevos vehículos no aseguran una descarbonización efectiva y el uso de biocombustibles no genera una reducción real de las emisiones, no son suficientes, por tanto, para alcanzar los objetivos de 2050. Por tanto, se hacen así necesarias políticas de reducción de emisiones mucho más efectivas. Es por ello que para la consecución por España de este objetivo de reducción de emisiones —termino, señor presidente—, y cumplir así con los objetivos que propone el Libro Blanco del Transporte, debe potenciarse la movilidad eléctrica. Con este fin, el Grupo Socialista ha presentado una enmienda que se añadiría a los dos puntos que ya contempla la propuesta del Grupo Unidos Podemos, tratando de incluir una planificación inmediata y un seguimiento periódico que permita cumplir con dichos objetivos del libro blanco; fomentar las infraestructuras de recarga, que para nosotros constituye algo esencial; implementar una política de modificación de coche eléctrico, no solo para la ciudadanía, sino también de forma ejemplar desde las administraciones públicas; y, finalmente, simplificar la tramitación administrativa que conlleva esta modificación de coche de combustión a coche eléctrico, actualmente cara y compleja si lo comparamos con la forma en la que funciona este procedimiento en países como Alemania o Estados Unidos.

Vamos a apoyar la iniciativa, dado que hemos llegado a un acuerdo de incorporación de nuestra enmienda, como ha manifestado el proponente.

Muchas gracias.

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

Para fijar la posición del Grupo de Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, señor presidente.

Descarbonizar la movilidad es un gran reto que está sometido a enormes dificultades. El parque móvil es de gasoil, mucha gente ha invertido en estos últimos años un importante patrimonio en la compra de su coche, y hay que dar facilidades para hacer posibles estos cambios sin que perjudiquen a los ciudadanos de menor poder adquisitivo. Pienso que la propuesta que se trae hoy aquí tiene varias virtudes. Primero, el I+D, el trabajo conjunto de universidades que puede ayudar a que la tecnología pueda ser creada en este propio país. Segundo, que también es muy importante, estas pequeñas empresas, estos pequeños talleres que abundan en el Estado español con gente capacitada mecánicamente que se puede adaptar muy bien a estos cambios. Tercero, facilitar a la gente de menor poder adquisitivo que pueda hacer este cambio con menor coste del que tendría la compra de un coche cien por cien eléctrico. Por eso, me parece que es imprescindible esta batería de propuestas, que se mejoran, sin duda, con la propuesta del Grupo Socialista.

Nuestro voto será favorable. Gracias.

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

Para concluir el debate, tiene la palabra el señor Mateu, por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, señor presidente.

Quiero dar las gracias por la consideración que han tenido cambiándome el turno, porque estaba en otra Comisión y no hubiera podido asistir.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 30

Esta PNL presentada por el Grupo Podemos es otra de las que carece de concreción suficiente y no viene acompañada de ningún tipo de valoración económica ni de estudios de impacto. Por ejemplo, puede tener impacto en las finanzas de las corporaciones locales, que luego pedirían —en cuanto a reducción de ingresos— sus compensaciones al Gobierno de turno. Por eso, señorías, el Gobierno de España ya está trabajando en la obtención de mayor número de vehículos propulsados por energías alternativas. ¿Para qué? Para tener una movilidad más —valga la redundancia— alternativa y más eficiente. Por eso, precisamente a finales de diciembre se aprobó un plan nuevo de adquisición de este tipo de vehículos, el Plan Movalt, no el Plan Movea, como viene en las enmiendas del Grupo Parlamentario Ciudadanos, destinado a la adquisición de vehículos propulsados por autogas, gas natural, en sus diversas modalidades, bifuel gasolina y también por la pila de combustible, así como a potenciar la creación de infraestructuras de recarga. Las solicitudes de este plan se pueden hacer hasta el 30 de junio de este año en curso y lleva aparejada una dotación económica de 20 millones de euros. Potencialmente se pueden adquirir unos 5600 vehículos de estas categorías, bien por personas físicas o por administraciones. Esto es lo que pretende el Gobierno de España con este tipo de ayudas.

También es importante destacar que no es oro todo lo que reluce. Está muy bien eso de hablar de conversión de vehículos, pero no todos pueden ser reconvertidos de combustión interna a eléctricos por su obsolescencia y por su antigüedad. Por eso quiero comentar que el proceso de transformación de un vehículo eléctrico técnicamente es muy complejo, porque es necesario cambiar el motor, instalar uno nuevo, y las baterías, con implicaciones tan importantes para la seguridad como es la compatibilidad electromagnética y los aspectos de seguridad eléctrica, así como cambiar o adaptar todos los elementos accesorios, lo que afecta a los sistemas de frenado y dirección. Esto hace que la transformación sea realmente compleja, como decía al principio, y de una dudosa rentabilidad económica. Para esa transformación estamos hablando de que se necesitan entre 19000 y 20000 euros. Esta operación no es precisamente económica. Hay que dejar la puerta abierta para hacerla, porque luego vienen las operaciones de homologación con todas las dificultades que trae consigo.

Es más interesante fomentar la adquisición. ¿Por qué? Porque con esta transformación de vehículo de combustión interna a vehículo de propulsión eléctrica también estamos potenciando la prolongación en el tiempo de esa obsolescencia de nuestro parque automovilístico. Como bien se ha dicho anteriormente, nuestro parque automovilístico está en una edad media de doce o tres años, por lo que si propendemos a esta actuación, quedará aún más obsoleto.

Somos partidarios —entre comillas— de lo verde, de las energías alternativas, pero de manera más concreta, sin cargar todo, todo, como siempre, al presupuesto del Estado, sin concretar ni hacer ningún de valoración económica. Por eso, sintiéndolo mucho, e insistiendo en que tenemos ganas de verde, de ecologismo, vamos a votar en contra de esta proposición no de ley por considerar que ahora mismo está en el mundo de las ideas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

— RELATIVA A MEJORAR LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE TERRESTRE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002930).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la última proposición no de ley, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la mejora de la seguridad en el transporte terrestre.

Para su defensa, tiene la palabra doña María Jesús Moro.

La señora **MORO ALMARAZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, la iniciativa que presentamos aborda un tema que preocupa a mi grupo, a esta Comisión y a la sociedad en general, y de alguna manera, también es complementaria de otra iniciativa que se ha abordado esta mañana. Por eso, entendiendo que el momento es el idóneo, dentro de los trabajos para la reforma de la Ley de Seguridad Vial, queremos impulsar desde esta Comisión que en materia de transporte por carretera, tanto de personas como de bienes, se aborden en profundidad medidas que permitan incrementar la seguridad en la conducción, poniendo especial énfasis en dos aspectos que entendemos que son de especial relevancia —no son los únicos, pero sí creemos que son muy importantes—: la renovación del parque y la garantía de las mejores condiciones de los responsables de la conducción para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 31

una disminución de los riesgos, contando, eso sí, en todo momento, como no podía ser de otra manera, con el sector, que viene mostrando su preocupación y presentando propuestas para mejorar.

El objetivo planteado por mi grupo, una vez más, que ha venido siendo asumido por esta Comisión, es incrementar la seguridad y disminuir el riesgo, en lo posible, en el uso y desarrollo de este transporte profesional en las vías públicas. Este sector utiliza, como bien saben, vehículos de importante peso y/o que permiten la movilidad de mercancías peligrosas, de materiales tóxicos inflamables y que, en todo caso, permiten también la movilidad de las personas. Las consecuencias de un alto tránsito, que sin embargo ponen de manifiesto que el país y los negocios están activos, lo que es una buena noticia, es que se elevan los riesgos y las consecuencias de los distintos accidentes e incidentes son extremadamente elevados.

Hay múltiples factores que inciden en el riesgo y que deben ser contemplados en su totalidad, pero en particular incide el estado de conservación del vehículo y su antigüedad, así como la capacitación del conductor y sus condiciones al volante. La preocupación por la renovación del parque, entre otras razones, ha llevado al Gobierno a promover apoyos para esa renovación. Sin embargo, creemos que es un aspecto que debe seguir potenciándose para que esta renovación permita incorporar a los vehículos con las últimas medidas de seguridad y también obtener la mejor respuesta del vehículo en la carretera en diversas circunstancias.

Respecto al segundo factor, los conductores, es clave trabajar por la implantación de todas aquellas medidas que contribuyan a alcanzar la mejor capacitación del conductor, entendida esta en todas sus vertientes: formación, salud, condiciones laborales que permitan asegurar el mejor desempeño de su trabajo, en este caso, la conducción, y en condiciones de máxima seguridad para sí y para terceros.

Entre otras cuestiones de las que podríamos hablar, nos parecen preocupantes los datos publicados de serios estudios sobre la repercusión de las condiciones de salud de los conductores del transporte profesional en su trabajo, en particular, de la incidencia de crecientes porcentajes de consumo de alcohol o de otras sustancias. La incidencia general en la siniestralidad de estos consumos en España se coloca, dependiendo de los estudios, entre el 15 y el 25%. Según esos informes, tendría que abordarse desde políticas que permitan aspectos de desarrollo preventivo, de información, de sensibilización y de protección.

Somos conocedores de que contamos con un sector del transporte profesional solvente, competente, responsable y también preocupado por todo esto. Por eso, creemos que es necesario mejorar en la disminución de los factores de riesgo y que para ello debemos trabajar todos juntos en todo momento, especialmente ahora, ante la necesaria reforma de la Ley de Seguridad Vial.

El Grupo Socialista ha presentado una enmienda que, a nuestro juicio, viene a concretar y a ampliar el sentido de la iniciativa del Grupo Popular. La Mesa tiene una propuesta de transacción que va a permitir, en la línea de lo que estamos defendiendo, que la Comisión de Seguridad Vial envíe al Gobierno el mensaje de que en estos trabajos es necesario contar con el sector y con la máxima coordinación de los ministerios, que es preciso impulsar todas las medidas que sean necesarias para la renovación del parque automovilístico, en este caso del transporte profesional y que hay que desarrollar distintas medidas que contribuyan a mejorar la información, la formación y todo lo relativo a la salud de los conductores. Por esto, nos parece que es importante incorporar, como señala la enmienda socialista, el protocolo de vigilancia en la salud.

Proponemos que con estas modificaciones los grupos tengan en consideración esta iniciativa que, sin duda, redundará en beneficio de un transporte que es importante para la economía del país, mejorando la salud de todos.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Galeano.

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

Señorías del Grupo Popular, hemos querido enmendar esta iniciativa, con cuya filosofía estamos bastante de acuerdo, aunque observamos que se queda un poco coja en algunos aspectos. No tengo dudas de que lo que pretende ser una PNL para dar respuesta a las peticiones de las empresas del sector del transporte por carretera ha sido adecuada con otras consideraciones para darle un mayor alcance de contenidos que, como digo, aún consideramos insuficientes. Ustedes, señorías del PP, hacen muy pequeña autocrítica en aspectos como el de la falta de inversión en nuestras carreteras, tantas veces

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 32

denunciada en esta Comisión, la falta de liderazgo en cuanto al apoyo a las innovaciones, por ejemplo, en el ámbito de la conducción segura, de la conducción inteligente, al mismo tiempo que muestran una cierta condescendencia con una política de formación en seguridad vial, que debe liderar la DGT y que tan buenos resultados dio en tiempos pasados.

Decía que estamos de acuerdo con la importancia que tienen en esta iniciativa la seguridad, la minimización de los riesgos en la conducción profesional, sus derivadas sociales y, por supuesto, también económicas. Fíjense que creo cada vez más en esta importancia, porque en la sociedad actual se ha incrementado de manera muy significativa la compra electrónica, las compras *online*, que es un nuevo concepto que está ahí presente, ligado a estas nuevas tecnologías y, por qué no decirlo, a la comodidad de recibir un pedido en nuestro domicilio.

En nuestra enmienda hemos querido impulsar, como decía anteriormente, esa renovación del parque de vehículos profesionales, una herramienta que consideramos absolutamente fundamental para una gestión inteligente de la movilidad sostenible, para su eficiencia y su seguridad. Aquí traigo a colación, por ejemplo, el papel fundamental que ha podido tener para el transporte profesional la implantación de planes como el que se espera todavía para este año —aún no sabemos nada—, del Plan PIMA. También hemos comentado, lo ha dicho la portavoz del Grupo Popular, y así lo hemos ratificado en la enmienda, la necesidad de la formación vial; una formación y una educación que exigimos también que sea impartida en la empresa para sus trabajadores.

Vemos de forma positiva estudiar modificar las tasas máximas de alcohol y la conveniencia, como decía la representante del Grupo Popular, de realizar esos reconocimientos médicos. Incluso hemos ido un poco más allá, porque creemos que es necesaria —nos alegramos de que haya sido recogida esa petición en la transaccional que hemos redactado— la aplicación de un protocolo específico para la vigilancia de la salud en el sector del transporte profesional, que era una petición que ellos estaban haciendo.

Se trata de una serie de medidas que a los socialistas nos parecen adecuadas, siempre y cuando se tengan en cuenta en su posible aplicación una serie de principios básicos. Quiero mencionar dos. Por un lado, una adecuada coordinación y unificación de criterios con otros departamentos ministeriales, y aquí tienen un papel fundamental los ministerio de Empleo y de Sanidad. Por otro lado, la protección y vigilancia del derecho a la intimidad y a la confidencialidad de los propios trabajadores.

Recogida la base fundamental de la enmienda que hemos planteado, considerando que es una iniciativa que redonda de manera positiva y directa en la seguridad de los propios profesionales, pero no solo eso, sino también en la de los pasajeros, en su caso, de las mercancías, como ha dicho la portavoz, y del resto de conductores de las vías compartidas, vamos a votar favorablemente la proposición planteada. Eso sí, exigimos un mayor compromiso en el cumplimiento de esta PNL.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Para fijar la posición del Grupo Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Olòriz. **(Pausa)**. No interviene el representante de Esquerra.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Julià.

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

La seguridad de los coches disminuye con el aumento de la antigüedad del vehículo, y en eso coincidimos todos. Un vehículo de más de siete años duplica el riesgo de morir en caso de accidente. Según determinó la Comisión Europea, el riesgo de fallecer o de resultar gravemente herido en un accidente con un vehículo nuevo es hasta un 65% menor. Por tanto, cómo no vamos a estar de acuerdo con esta proposición, aunque también pensamos que se queda bastante corta.

En Ciudadanos pensamos que de cara a la seguridad vial y a su incidencia en la sociedad es importante que los vehículos que circulan por las carreteras se encuentren en unas condiciones técnicas correctas, por supuesto. Somos conscientes del problema que supone la seguridad del transporte ligero, medio y pesado por carretera, y estamos comprometidos no solo con las empresas de transporte, sino también con todos los autónomos de este sector. No olvidemos que la gran crisis que hemos sufrido en los últimos años también ha influido bastante en las renovaciones por la falta de recursos de nuestros ciudadanos, de nuestros autónomos. Analizando la economía española, se observa que durante estos años de crisis el transporte por carretera ha sido una de las vías más importantes de exportación de nuestros productos, sobre todo en el sector agrícola, porque es el que lleva nuestras frutas y nuestras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 33

verduras a todo el mercado europeo, y según los datos del Ministerio de Fomento el transporte de viajeros por carretera tiene una media de antigüedad de 13,8 años. Por tanto, estamos a favor de cualquier plan de modernización de la flota de vehículos. Eso sí, creemos que deberían realizarse dos planes que abarquen tanto a las grandes empresas de logística como a las pequeñas y medianas, sobre todo a los autónomos, y que incluyan no solo la modernización de los vehículos, sino también la posibilidad de contar con las nuevas tecnologías para mejorar la calidad y la seguridad del transporte de personas y de mercancías.

En cuanto a los requisitos que ha puesto el Grupo Socialista en su enmienda para garantizar las adecuadas condiciones al responsable de la conducción, debido a que España es un país con un volumen de camiones y conductores de distintas nacionalidades, creemos que este punto debería tratarse también en la Comisión de Transportes de la Unión Europea para poder tener un único criterio internacional, ya que de esta manera los exámenes médicos anuales tendrían la consideración de un certificado internacional al que tendrían fácil acceso los Cuerpos de Seguridad del Estado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Luis Bail.

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

No voy a reiterar todo lo dicho. Día 3 de enero, la Dirección General de Tráfico anuncia para febrero una nueva Ley de Tráfico. Les quedan seis días. Se hacen unos anuncios en esta proposición. Se nos prometió una y otra vez la reforma de la Ley de Seguridad Vial y del reglamento de circulación, de vehículos. La promesa de la reforma de la Ley de Tráfico se ha reiterado cada vez que han ido en aumento las cifras de siniestralidad. El último anuncio decía que estaría este mes de febrero. Seguimos esperando. Quedan seis días para que se vuelva a incumplir.

Vamos a votar a favor. Creo que esta proposición es adecuada, porque se pide algo urgente, que ya lo viene siendo desde que tenemos un repunte constante de las cifras de siniestralidad, porque hemos dejado atrás los años en los que esas cifras iban bajando, y empieza a ser un problema y un drama en todo el Estado.

Reitero que queremos modificar la Ley de Seguridad Vial. También vuelvo a decir que los recortes matan, que si este presupuesto sigue prorrogándose vamos a tener menos inversión que en los años anteriores, tanto para el mantenimiento de las vías como para la Agrupación de Tráfico, lo que redundará en una mayor siniestralidad. En estos aspectos inciden una y otra vez las PNL, pero, al final, con proposiciones no de ley no vamos a solucionar la siniestralidad. Debemos ponernos, de una vez, a reformar la Ley de Seguridad Vial y a dotar adecuadamente las partidas que lo necesitan.

Muchas gracias.

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

VOTACIONES:

El señor **PRESIDENTE**: Al haber concluido el orden del día de la Comisión, vamos a proceder a la votación de las proposiciones tal como figuran en el orden del día.

¿Están los grupos en condiciones de comenzar la votación? **(Pausa)**.

Antes de proceder a la votación, quiero decir que se ha extraviado el iPad de Óscar Gamazo. Lo está siguiendo y parece que está cerca de aquí. A ver si alguien se ha equivocado y se ha llevado un dispositivo que no es suyo. En todo caso, supongo que con el localizador que tiene Apple aparecerá en algún momento.

Vamos a votar la proposición no de ley sobre la carretera N-640, que se vota en los términos de la iniciativa presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición, relativa a la conversión de vehículos de combustión interna a vehículos eléctricos, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Se vota en los términos de la transaccional acordada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 438

20 de febrero de 2018

Pág. 34

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 14; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos el punto tercero, proposición del Grupo Parlamentario Ciudadanos, por la que se insta al Gobierno a conceder una línea de créditos o avales al sector de las autoescuelas. Se vota en los términos de la iniciativa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Se vota la proposición relativa a la armonización del sistema de etiquetado ambiental del parque automovilístico español, del Grupo Parlamentario Popular. Se vota la transacción que ha sido presentada a la Mesa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 32; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre una política fiscal en apoyo a la bicicleta en las ciudades. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación, votamos el punto siete, proposición no de ley sobre el establecimiento de medidas encaminadas a reducir las muertes de animales por atropellos en carreteras. Se vota en los términos de la transacción que conoce la Mesa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley relativa a la mejora de la seguridad infantil en el transporte escolar, del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en los términos de la transacción a la que se ha llegado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalmente, votamos la proposición relativa a mejorar la seguridad en el transporte terrestre. Se vota en los términos de la transacción que ha sido acordada entre diversos grupos parlamentarios.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Como siempre, ha sido un placer presidir esta Comisión.
Se levanta la sesión.

Eran las dos y cinco minutos de la tarde.