



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 673

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 21

celebrada el martes 20 de noviembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

- Pregunta del diputado don Gabriel Rufián Romero, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, sobre el aumento de la siniestralidad en las carreteras del Estado (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/029130). (Número de expediente 181/001270) 000
- Proposiciones no de ley:
- Relativa a la necesidad de adoptar medidas para la mejora de la seguridad vial en la N-VI a su paso por Outeiro de Rei (Lugo). Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/001707) 2
 - Sobre la utilización del castellano en la señalética viaria de todo el territorio nacional. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003359) 5
 - Relativa al derecho de las personas en silla de ruedas o similares del uso de las sendas ciclistas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003541) 10
 - Relativa a reforzar el compromiso de la tolerancia cero de alcohol en los conductores jóvenes. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003574) 13

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 2

— Relativa a la adaptación de las pruebas para la obtención del permiso de conducir a personas con dislexia. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/003596)	16
— Sobre la necesaria revisión y actualización del permiso por puntos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003798)	18
— Relativa a revisar la actual clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminante realizada por la Dirección General de Tráfico. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/003836)	21
Votaciones	000

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

Se abre la sesión a las once de la mañana.

— RELATIVA A LA NECESIDAD DE ADOPTAR MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA N-VI A SU PASO POR OUTEIRO DE REI (LUGO).

El señor **PRESIDENTE**: En los términos en los que estaba convocada. Con carácter previo les quiero recordar a los miembros de la Comisión que mañana a las cinco tenemos la reunión convocada y yo he encomendado a mi asistente que se ponga en contacto para confirmar asistencias, y tengo confirmados solamente dos pero solamente por saber cómo se va a producir la reunión en la sala SER, en el número 46 de la Carrera de San Jerónimo.

El Grupo de Ciudadanos ha propuesto a la Mesa que se altere el orden del día, de tal forma que la iniciativa de dicho grupo, que es aquella que figura con el número seis, pase a ser debatida en primer lugar y se refiere a la adaptación de las pruebas para la obtención del permiso de conducir a personas con dislexia.

Si la alteración del orden del día tiene que ser por unanimidad el Grupo de Podemos dice que no está conforme con la alteración del orden. Jorge abre el micrófono, por favor.

El señor **LUÍS**: Porque la persona que iba a defender la iniciativa está ahora mismo en una comisión y calculaba que como mínimo como estaba en el punto sexto iba a ser de dos horas.

El señor **PRESIDENTE**: Pues entonces no hay posibilidades de alterar por dificultades de atender el debate por parte de otro grupo parlamentario y por lo tanto pasamos al desarrollo de la Comisión en los términos en los que figura el orden del día, con lo cual comunicarle a los miembros de la Comisión que según me comunica el letrado, el señor Rufián ha retirado la pregunta que figuraba como primer punto del orden del día y, por lo tanto, pasamos directamente al debate de las proposiciones no de ley.

Para la defensa de aquella relativa a la necesidad de adoptar medidas para la mejora de la seguridad vial en la N-VI a su paso por Outeiro de Rei en Lugo, tiene la palabra la señora Fernández por parte de su grupo parlamentario que es el de Grupo Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

La señora **FERNÁNDEZ**: Gracias presidente, ya en otros momentos a lo largo de la legislatura hemos debatido en esta comisión problemas de seguridad vial presentes en esta carretera, la N-VI, en diferentes tramos, tanto en el territorio de A Coruña como en el de Lugo. Y al igual que sucede con otras carreteras de titularidad estatal la N-VI ha sido víctima de los recortes en materia de seguridad vial y en mantenimiento de su estado en condiciones óptimas para la conducción.

El abandono y la falta de inversiones en mantenimiento ha conllevado como efecto secundario numerosas deficiencias que comprometen la circulación segura. En verdad la N-VI necesitaría un plan de reforma en su integridad, no sólo en un tramo concreto, porque al igual que muchos otros viales ha cambiado su carácter a lo largo de los años y ha traído en varias ocasiones la necesidad de hacer análisis

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 3

rigurosos de todos los tramos de las nacionales que pasan por Galicia, ya que ha habido un cambio de carácter, un cambio de los usos y pasaron de ser las carreteras que se utilizaban para desplazamientos entre núcleos de población a ser los elementos, los ejes sobre los que se vertebraba y se urbaniza, y eso ha supuesto un cambio en los usos.

Entonces cabría en este caso un plan de reforma en su integridad para la N-VI, que vaya siendo capaz de limitar y de transformar todos los tramos urbanos que tiene, y este es uno más de ellos en Outeiro de Rei, es otro tramo que se podría considerar como travesía urbana.

La N-VI además divide esta localidad en dos partes, circunstancia que obliga a los vecinos y vecinas a cruzar para acceder al margen contrario de la carretera sin contar con los elementos de seguridad vial pertinentes como pueden ser pasos de peatones o incluso semáforos.

Como decía anteriormente, cuando ya se discutió una PNL nuestra sobre la necesidad de reformar la Red de Carreteras del Estado en Galicia para determinar aquellos tramos que tienen perfil de travesía urbana, hablábamos de emprender gestiones necesarias en colaboración y coordinación con los ayuntamientos afectados, para proceder a la declaración de travesías urbanas a fin de mejorar la seguridad vial, a dotar medidas pertinentes de refuerzo y mejora de la seguridad vial para adaptar dichos tramos o travesías urbanas a las características de una zona de paso, analizar los diversos usos compartidos que se producen a lo largo de dichas carreteras, pues bien, todo eso es aplicable a este caso concreto de Outeiro de Rei, que necesita urgentemente instalaciones de pasos de peatones, rotondas en el acceso de autovías, instalar semáforos y pasos elevados y construir aceras en ambos márgenes en el tramo de este núcleo urbano.

Creemos que es una demanda perfectamente asumible, no requiere de grandes inversiones, simplemente requiere de voluntad política. La que no tuvo por cierto el anterior ministerio que se mostró una dejadez absoluta en cuanto a la reforma de las carreteras. De hecho en la última respuesta que tuvimos por parte de Marea, del anterior Ministerio de Fomento, decía que se había emitido una orden de estudio para la redacción de un proyecto de construcción con el objeto de mejorar la seguridad vial en este tramo, es decir, reconocía la necesidad de reforma pero dejaba todo a expensas de la capacidad presupuestaria, es decir, otra vez retrasos, y eso es lo que vemos en las enmiendas que nos plantea el Partido Socialista, es que ha asumido la misma posición que venía manteniendo el Partido Popular, que es la de enmendarnos diciendo continuar con la redacción del proyecto, es decir, que no se concrete nada y balón para adelante, y no vamos a aceptar la enmienda del Partido Socialista si se plantea en estos términos, estamos dispuestos a hablarlo y tratar de que el Partido Socialista se mueva a mayores compromisos y por parte del Partido Popular las enmiendas nos parecen razonables o por lo menos un punto de partida para empezar a hablar, así que a lo largo de la sesión ya transmitiremos si llegamos a acuerdo o no.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señora Fernández. Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Bellido.

El señor **BELLIDO**: Muchas gracias señor presidente, en primer lugar quiero manifestar que compartimos algunas de las cuestiones que se dicen en esta Proposición No de Ley, de hecho nuestra diputada de Lugo, la diputada socialista Margarita Pérez Herraiz presentó una pregunta al Gobierno que fue contestada por el gobierno actual, en el que básicamente se manifiesta la voluntad de este gobierno de continuar con la redacción del proyecto para mejorar la seguridad vial en la travesía que se menciona en la Proposición No de Ley del Grupo de Marea.

En primer lugar manifestar también que no existen actualmente un tramo de concentración de accidentes, según los parámetros de medición que realiza el Gobierno, pero eso no quita que haya una necesidad que ha de valorarse, por eso el Gobierno lo que manifiesta su voluntad de hacer esta actuación concreta, la de la glorieta, es a lo que se tiene que comprometer ahora, hay que tener en cuenta que se ha de gestionar una herencia de siete años de enorme desinversión en infraestructuras y particularmente en mantenimiento de carreteras, con un presupuesto actual que es el presupuesto que aprobó esta cámara, que era el que presentó el gobierno anterior y sin descartar futuras actuaciones en esa travesía y desde luego como dice en algún momento en la petición el estudiar, la posibilidad de estudiar semáforos o pasos elevados hemos ofrecido una enmienda que esperemos poder intentar transaccionar con el Grupo de Marea. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 4

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias señoría, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor García.

El señor **GARCÍA**: Gracias presidenta, permítame si no hay inconveniente que antes de entrar en el fondo de cuestión y dada que es la primera ocasión que lo puedo hacer en el día de hoy como diputado por la provincia de Lugo, que traslade en el nombre de mi grupo parlamentario y estoy seguro de todas sus señorías nuestras condolencias a la familia de la fallecida en la noche de este domingo con una impresionante tormenta con sus inundaciones en el pueblo de Viveiro, en mi provincia, así como la pronta recuperación y la vuelta a la normalidad del caos que ha producido esa situación anómala a la cual parece que últimamente nos tenemos que ir acostumbrando, hay quien todavía no cree en el cambio climático y lo tenemos ahí.

Y ahora entrando en el fondo de la Proposición No de Ley, conozco muy bien el tramo al que se está refiriendo esta iniciativa, diría que todas las semanas paso al menos cuatro o cinco veces por este tramo de carretera. Es evidente la necesidad de realizar mejoras de seguridad vial en este tramo de nacional, habrá quien ya ha dicho y no habrá, sino que hay quien ha dicho que ha habido dejadez, que ha habido falta de voluntad política, que ha habido recortes, que ha habido abandono, vamos a pensar que forma parte del juego dialéctico parlamentario, pero lo cierto es que no solamente hay estudios sino que hay proyectos, y probablemente de no haber tenido que abandonar el Gobierno del Partido Popular de la manera que lo ha tenido que hacer en el tiempo que le restaba de legislatura este tema estaría perfectamente resuelto con los proyectos y estudios ya en marcha.

Concretamente hay un proyecto ya para una rotonda y hay una partida presupuestaria en torno a 500000 euros que permitiría ejecutar esta rotonda en un corto plazo de tiempo. El alcalde de esta localidad, de Outeiro de Rei, ha sido probablemente el principal impulsor de estas demandas y se las ha trasladado en muchas ocasiones no sólo a diputados como el que les habla sino también al propio ministerio, y fruto de todas esas gestiones, como digo han sido la redacción de este proyecto.

Pero también el alcalde ha hecho peticiones como las que se recogen en parte de esta iniciativa, que es el tema de semáforos o aceras y por eso se encargó un estudio para hacer un carril, una vía de servicio paralela a la nacional, para que pudiera delimitarse una zona de aparcamiento, una zona de aceras, alguna rotonda más de la que incluye esta iniciativa y como decía también algunos semáforos. Por lo tanto, hemos presentado esta enmienda para alcanzar un grado más de concreción que no quedara simplemente en estudiar la posibilidad de instalar semáforos u otras acciones como se proponen de manera a nuestro juicio un poco ambiciosa o un poco ambigua.

Y por eso pedimos que sean actuaciones de mejora ya concretadas, y hablamos de esa rotonda, la intersección de dicha nacional, con el tramo de acceso a la autovía, que acabo de decir que hay proyecto y que hay dotación y la instalación de semáforos o la vía de servicios en los términos que yo les decía recogidos en ese estudio.

Y hemos añadido un punto que en principio no tenía nada que ver con la iniciativa inicial porque nos parece y así ha sido abordado en distintas iniciativas en esta misma comisión, a pesar de que yo me he manifestado contrario a que se trataran estos temas en esta comisión y más en la de Fomento como es el tema de los asfaltados o la reposición de firmes, pero ya que ha sido esta la técnica y lo habitual pues no me voy a descolgar yo de ella. Y por eso hemos pedido en el segundo punto de la enmienda que con carácter urgente se pueda aplicar una nueva capa de rodadura en una serie de kilómetros que afectan a este término municipal en la carretera N-VI que viene ahí detallado, porque está en este momento debido a las lluvias, debido al paso de vehículos pesados, de recogida de leche, ahí hay una factoría en este tramo también de envasado de leche. Pues hay un grave deterioro en los últimos meses, la situación en este momento de este pavimento es deficiente y pensamos que hay riesgo de provocar accidentes, por eso hemos incluido este segundo punto.

En definitiva, y termino presidenta, pensamos que aporta a la iniciativa presentada por el Grupo de Marea algo más de concreción, probablemente algo más de ambición y ya les adelanto al grupo proponente que de no aceptarse nuestra enmienda nosotros también vamos a votar igualmente a favor la iniciativa aunque pensamos que se queda corta. Gracias, nada más.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias señoría, y ahora para fijar posición tiene la palabra por Ciudadanos la señora Rivera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 5

La señora **RIVERA**: Muchas gracias presidenta. A la vista de los datos y de los hechos parece razonable instar al Gobierno adoptar medidas para mejorar la seguridad vial en este tramo en el que se propone. En cualquier caso insistimos, debemos recordar por un lado que esta es la Comisión de Seguridad Vial que siempre llegan propuestas que en realidad tendrían que ser más bien de Fomento, esto parece a veces Fomento 2.0 y cada vez que salga una propuesta de este tipo en Ciudadanos lo vamos a recordar, porque creo que no es el lugar ideal para discutir este tipo de iniciativas.

No obstante cualquier mejora de las carreteras que suponga una mejora en la seguridad vial en Ciudadanos desde luego estaremos siempre a favor, y de hecho no solamente lo hemos dicho por decir, sino que quería recordar también que en el Proposición de Ley de presupuestos de 2018 que el PSOE ha asumido, esperemos que efectivamente algún día lo llegue a ejecutar, incluía 885 millones de euros en inversiones de conservación y explotación de carreteras y de estos más de 466 son para la conservación ordinaria, 400 en actuaciones de conservación y explotación y 56 para actuaciones de seguridad vial en las diversas comunidades autónomas. Dicho esto también debo recordar que el grupo proponente votó en contra de estos presupuestos inicialmente cuando se debatieron en el pleno del Congreso.

En concreto si hablamos además del caso de Galicia pues haber votado en contra de estos Presupuestos Generales del Estado como hizo el grupo proponente es votar en contra de casi 25,5 millones de euros en actuaciones de conservación y explotación, que eran 7 más que el año pasado y que por supuesto podría haber ayudado efectivamente a que se sacaran adelante estas iniciativa de Galicia que recurrentemente llegan a esta Comisión y, como digo, con bastante razón pero quizás no sea el foro más adecuado para debatir.

Insisto, póngase las pilas, traiga los presupuestos a la Cámara, aprobemos todas estas iniciativas porque es que si no repetimos una y otra vez iniciativas que, como le digo, ya están consideradas en ciertos casos dentro de sus presupuestos y que sigue dando vueltas y estamos, como le digo, en noviembre del año 2018 con unos presupuestos todavía no aprobados, así que seamos serios, debatamos sobre seguridad vial todo lo que ustedes quieran, yo soy la primera que apuesta por la seguridad vial de manera concienzuda y siempre buscando soluciones, pero de verdad sean serios, porque todas estas consideraciones están dentro de los Presupuestos Generales del Estado. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias doña Irene, no van a intervenir ni Esquerra Republicana, ni el PNV, ni el Grupo Mixto, por lo tanto, queda conocer si el grupo proponente va a aceptar la enmienda que le han presentado algunos de los grupos. Hay posibilidades de una transaccional. De acuerdo, muchas gracias.

— SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL CASTELLANO EN LA SEÑALÉTICA VIARIA DE TODO EL TERRITORIO NACIONAL.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a la Proposición No de Ley que figura con el número tres, sobre utilización del castellano en la señalética viaria de todo el territorio nacional, cuyo grupo proponente es el Grupo Popular, y para su presentación tiene la palabra don Ángeles Esteller.

La señora **ESTELLER**: Muchas gracias presidente, antes de empezar mi intervención quiero mostrar la consternación del Grupo Popular ante el accidente que ha ocurrido esta mañana en el tren de Rodalies en Vacarisses, entre Tarrasa y Manresa, donde ha habido un muerto y varios heridos y lo que expresamos es el sentido pésame a los familiares y luego deseamos una pronta recuperación de los heridos.

Pasando ya a la Proposición el Grupo Popular a través de esta iniciativa lo que pedimos es que las señales de tráfico en todo el territorio nacional estén en castellano como mínimo y naturalmente en las comunidades autónomas donde hay otro idioma, que son seis, pues también en el idioma de la comunidad, con lo cual donde hay otro idioma que las señales de tráfico sean bilingües. Es algo que parece de un gran sentido común, porque al final lo que interesa y el objetivo de una señal de tráfico es que sea comprensible por parte de todos para que se puedan tomar naturalmente las decisiones oportunas en cada momento y se intente paliar o reducir al máximo los riesgos que hay en la conducción o en cualquier otra decisión y, por lo tanto, ese sentido común que parece que es el que ha de regir en todas las administraciones pues no es cumplido por parte de todas las administraciones a pesar de que la ley y la normativa así lo exigen.

Y quiero hacer un paso a la normativa en la que la ley que tenemos de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial en su artículo 56, establece que las señales expresarán al menos en la lengua española oficial del Estado. Todos sabemos que además también lo dice el artículo 3 de la Constitución,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 6

que la lengua española oficial de todo estado es el castellano y como mínimo, por lo tanto, se han de expresar en castellano. No sólo con eso sino también el propio reglamento establece en su artículo 138 que también las indicaciones deben expresarse en castellano.

Y en materia de seguridad vial el Estado, quiero recordar, que tiene competencia exclusiva recogida en el artículo 149 de la Constitución, por lo cual todo el marco normativo exige que las señales de tráfico estén en castellano como mínimo y naturalmente me estoy refiriendo a aquellas señales cuando el pictograma de la señal no sea suficiente y vaya acompañado de un texto, por lo tanto es importante que esto quede claro, y todas las administraciones públicas tienen naturalmente que cumplir las leyes y están sujetas al principio de legalidad y al cumplimiento de la ley y son ellas las que tienen que obedecer estas leyes.

Pero esto no sucede así y muchísimos municipios de España sólo tienen las señales de tráfico en catalán, en valenciano o en cualquier otro idioma. Por ejemplo, yo que soy de Barcelona puedo decir que en Cataluña el 95% de las señales de tráfico sólo están en catalán, y eso hay un estudio hecho por Convivencia Cívica Catalana que destacó que de las 600 señales sólo un 5% y pico están en los dos idiomas.

Este motivo es el que nos aconseja presentar esta iniciativa, pero quiero recordar antes de hacer es que con esta actuación los ayuntamientos qué están haciendo, están incumpliendo la ley, luego generan indefensión a los ciudadanos que no comprenden las señales de tráfico y luego también están discriminando a los ciudadanos, porque lo que están haciendo es lesionar los derechos lingüísticos de los ciudadanos, las administraciones tienen la obligación de comunicarse con dos idiomas en aquellas comunidades donde hay dos idiomas y, por lo tanto, son razones más que suficientes para que las señales de tráfico sean bilingües.

Hay ayuntamientos que como hay muchos ciudadanos que se han ido quejando y recurren las multas, entonces los tribunales han anulado esas sanciones porque dicen que no comprendían las señales de tráfico y algunos ayuntamientos sólo por este motivo ya las han empezado a cambiar. Por ejemplo, tenemos en Cataluña Esplugas y Hospitalet y hay otros ayuntamientos que lo han hecho pero son una minoría, pero hay otros que a pesar también de las denuncias que han recibido la defensora del pueblo se niegan a hacerlo, Barcelona tengo aquí una respuesta en la que ante un requerimiento de la defensora del pueblo dice que no piensa introducir el castellano y no quiere que las señales sean bilingües, ahora sí, cuando envía la sanción sí que es bilingüe, porque entonces naturalmente el ciudadano ha de comprender el alcance de la sanción para que la pague a tiempo y el ayuntamiento pueda recurrir, en este caso pueda cobrar la sanción y entonces sí que es bilingüe. Pero no la señal de tráfico.

Y esta comisión que lo que debemos de hacer es velar por la seguridad y siempre presentamos iniciativas para que haya el mínimo riesgo posible en toda la circulación, etcétera, creo que es aconsejable naturalmente que todos indiquemos y que enviemos este mandato para que las señales de tráfico como mínimo sean bilingües a fin y efecto de que los conductores puedan tomar con la máxima rapidez las decisiones para evitar el riesgo.

En ese sentido presentamos esta propuesta en la que pedimos que se haga un balance, de hecho que se haga un informe del grado de cumplimiento por las comunidades autónomas de esta exigencia legal, por otro lado que hemos de velar naturalmente para el cumplimiento de la normativa, por otro lado exigiremos a las comunidades autónomas que no cumplen que lo hagan y que en un plazo de seis meses sustituyan las señales que están sólo en un idioma por señales bilingües y luego también que se establezcan medidas coercitivas naturalmente sólo en el supuesto, en el momento que hay estas comunidades o los entes locales no quieran sustituirlas.

A esta Proposición se han presentado dos enmiendas, una del Grupo Socialista en la que lo único que quiere es que se continúe velando y nosotros lo que le pedimos es que esta enmienda podría sustituir nuestro punto 2 que dice velar, para continuar velando, pero consideramos que es del todo necesario mantener el resto de los puntos porque hoy en día no se cumple, con lo cual si no incorporamos otra serie de medidas continuarán sin cumplirse.

Y el Grupo de Podemos también ha presentado enmiendas, una de velar que me parece correcta pero en cambio la segunda no la podemos aceptar porque no tiene nada que ver con el texto que presentamos y excluye las otras medidas que consideramos que son imprescindibles para conseguir que las señales de tráfico en todo el territorio nacional sean en castellano como mínimo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señora Esteller. Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo de Podemos en relación a esta iniciativa tiene la palabra don Jorge Luis.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 7

El señor **LUIS**: Muchas gracias presidente. Cuando llegamos y nos encontramos con esta Proposición nos hizo especial atención, especial interés el léxico que utilizaba, hablaba de poner en riesgo la seguridad de los usuarios, hablaba de garantizar la seguridad vial de todos los españoles y ahora la ponente ha hablado de minimizar el riesgo, está en una óptica de que esto está provocando un grado de perjuicio para la seguridad vial y estamos totalmente en contra, estaríamos y podríamos debatir sobre si esto atiende a seguridad jurídica de las multas como se ha comentado, pero si hacemos caso de los estudios que hay en la materia, en el manual de medidas de seguridad vial se esclarece sobre el tema de los efectos sobre el medio ambiente, la movilidad, los accidentes, que no hay estudios y que los estudios que hay y que se han desarrollado deben interpretarse y, leo literal, con cautela pues que se desconoce lo representativo que haya un único estudio sobre la seguridad vial en Estados Unidos.

Entonces estos argumentos sobre el riesgo en la seguridad vial creo que son bastante falaces. Le voy a poner un ejemplo, esta señal creo que podríamos estar de acuerdo en que cualquier persona que se haya sacado el carné sería capaz de interpretar lo que pone en esta señal sueca. Prohibido aparcar y estacionar desde las 7 hasta las 5 de la tarde y el resto prohibido aparcar únicamente, aunque no sepa lo que pone aquí. Esto en Suecia, y yo si me voy a Suecia o me voy a Cataluña o me voy a Galicia entendería lo que pone en las señales de tráfico.

Una campaña que hizo el Partido Popular, esta en Vigo, vamos a salir un poco de Cataluña, que también recurrió y dijo que estaba sólo en gallego y que no se podía entender, y leo literalmente «autorizado o acceso y estacionamiento de turismos». Esto en gallego, y el PP hizo una gran campaña para que esta señal que no se entendía en castellano porque ponía «o» en lugar de «y» se retirara.

Entonces lo que estamos viendo es que esto no tiene tanto que ver con la seguridad vial, no tiene tanto que ver con que no se entiendan las señales de tráfico, no tiene que ver con estudios que hayan sido hechos en la materia sino que tiene que ver con otra cosa. Entonces nuestra posición serían dos, o una de dos, o entendemos que esto es la campaña contra la diversidad, contra el concepto de orden atendiendo a la gestión de la diversidad, lingüística en este caso, o que el Partido Popular entiende que estamos ante una población incapaz y, por lo tanto, bastante perjudicada para entender las señales de tráfico. Por eso en nuestra enmienda endurecer y dotar adecuadamente los mecanismos de control de los gabinetes médicos encargados de exámenes preceptivos para la obtención del carné de conducir, concretamente psicotécnicos.

Por ahí va nuestra enmienda, porque entendíamos que puede haber un fondo de realidad, puede haber un fondo de preocupación sobre el tema y entendiendo eso proponíamos esta enmienda, no entenderíamos que esto se circunscribiera en una campaña de combate contra la diversidad lingüística y, por lo tanto, esperamos que si de verdad esto es una preocupación sincera del Partido Popular acepte nuestra enmienda. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias don Jorge. Yo en relación a la enmienda que usted acaba de leer en primer lugar le diré que así lo entiende el reglamento de las enmiendas tienen coherencia con el contenido de la materia y, por lo tanto, no hay ningún problema porque ya el grupo proponente ha manifestado su criterio sino yo tendría objeciones muy serias para su admisión a votación.

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

El señor **GALEANO**: Gracias señor presidente, nos unimos desde el Grupo Socialista a las condolencias que ha manifestado anteriormente la portavoz del Partido Popular sobre el accidente que ha ocurrido en Barcelona, por supuesto a las familias de las víctimas y esperamos también su pronta recuperación.

Señorías, tomo la palabra para defender la enmienda presentada por el Grupo Socialista. Quiero manifestar que el anterior ejecutivo, puede ser que el anterior ejecutivo de Mariano Rajoy no compartiese la visión que tiene ahora el Partido Popular del señor Casado, incluso la del señor Rivera, en el ámbito al menos del respeto a las leyes estatales y al reparto de competencias entre las diferentes administraciones públicas que constituyen el Estado. No dudo de que algunos diputados del Partido Popular considerasen incluso que el nuevo gobierno socialista iba a derrocar toda política llevada a cabo por la anterior Administración del Partido Popular, seguramente es nuestra intención hacerlo en aquellas materias que de alguna manera vengan a sustituir y a recuperar los derechos y libertades públicas que posiblemente y así lo manifestamos, constituyen la principal actuación de este Gobierno. Pero también y se están manifestando con por ejemplo esta enmienda aquí presentada, ponemos en valor en algún caso su acción de gobierno y no dudamos en este caso del cumplimiento de la normativa durante el tiempo en que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 8

ejercieron su mandato, pero del mismo modo que nosotros lo estamos haciendo ahora en aquellos ámbitos que son de la estricta competencia del Estado.

Han hablado ya los anteriores portavoces, estamos hablando de una normativa que se fundamenta a nivel estatal en el artículo 56 de la Ley sobre Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, artículo 138 del reglamento general de circulación, así como también podemos tener en cuenta la norma 8.1 sobre señalización vertical en la distribución de carreteras que establece en su apartado 2.5 dedicado a la parte del bilingüismo que se establecen en las prescripciones e instrucciones para el idioma en la señalización viaria.

Esta normativa, señorías, no es nueva de este pasado verano, es la misma normativa que existía cuando el Partido Popular gobernaba, hasta hace pocos meses, con el apoyo de Ciudadanos, por cierto, la misma normativa que se aplicaba cuando la entidad que lo ha manifestado así anteriormente la portavoz del Partido Popular, Convivencia Cívica Catalana desarrolló la iniciativa que mueve esta PNL y que no generó ninguna consecuencia en esta comisión, porque para debatir sobre un quizás más perfecto debate en esta Comisión acompañan ustedes a este texto con datos objetivos, estadísticas o informes de siniestralidad que nos digan que esta cuestión genera esa mayor accidentabilidad en estos municipios bilingües como comentaba anteriormente el portavoz de Unidos Podemos, que creo que sería algo fundamental, como decía anteriormente la portavoz del Ciudadanos, de hablar en serio de seguridad vial en esta comisión.

Yo sí me he molestado en comparar municipios que tienen aproximadamente el mismo número de habitantes con similar número de parque automovilístico entre Andalucía, Cataluña, catalanes, vascos donde pueda haber un sistema bilingüe en el idioma o no, y créanme que no hay ni mucho menos grandes ni pequeñas diferencias en esta siniestralidad.

Ustedes o al menos sí que en la intervención de la portavoz del Partido Popular ha hablado algo de bilingüismo pero ustedes no defienden el bilingüismo que recoge la normativa, no indican en su propuesta que se mida dónde falla el bilingüismo, hablan exclusivamente en términos despectivos más bien de ese bilingüismo, con lo cual no persiguen el incumplimiento de la ley, sino sólo una parte del incumplimiento, seguramente el que más ruido genera y más desgasta a la acción del Gobierno, y no quieren trasladar al Partido Socialista ni por supuesto nuestros compañeros socialistas catalanes, gallegos o valencianos a esa confrontación permanente, porque nadie mejor que nuestros compañeros socialistas catalanes saben lo que es aplicar la ley a las duras y a las maduras, y así como usted lo decía lo están haciendo, lo están ejecutando, intentando ejecutar incluso con acuerdos con otros grupos de la oposición en algunos municipios.

El por qué en esa enmienda, porque queremos articular el mayor consenso posible entorno a esta cuestión, queremos dejar claro que la normativa allí donde el Estado es competente se cumple, se ha cumplido y se ha de hacer cumplir, asumiendo eso sí el papel de cada Administración al respecto y consideramos el Grupo Socialista que hay que instalar el cumplimiento de la misma a través del diálogo y de la colaboración, no desde la coacción ni de la intromisión de las competencias de otras administraciones. Gracias señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Galeano. Para fijar posición pasamos ese trámite. Tiene la palabra en nombre del Grupo de Esquerra Republicana de Cataluña el señor Margall.

El señor **MARGALL**: Gracias presidente, buenos días. Nos sumamos a las muestras de condolencia por el accidente de tren esta mañana en la ER4, en la altura de la Carisas, mandamos muchos ánimos a los familiares de la persona fallecida y deseamos la pronta recuperación de los heridos.

Como no podía ser de otra manera el Partido Popular nos presenta una iniciativa para tensionar y como casi siempre que quieren hacerlo, y esto también va para el Grupo de Ciudadanos, escoge a las lenguas para intentar ir en contra de la pluralidad lingüística de Cataluña y de su lengua propia el catalán. Si bien es cierto que no se refieren en ningún momento a Cataluña y al catalán en el escrito de su PNL el redactado va claramente en este sentido, intentar tensionar, romper la convivencia, fracturar y presentar la riqueza lingüística del Estado español como un problema y no como un tesoro a preservar, de hecho la portavoz del PP ya ha explicado que se refería la mayor parte a Cataluña y en el País Valenciano.

De hecho ustedes, señores del Partido Popular, están en una competición feroz con Ciudadanos para ver quién es más español y quién atiza más fuerte a los pérfidos independentistas. Cabe recordar y lo recordaremos siempre que haga falta, que Ciudadanos nació precisamente para ir contra la inmersión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 9

lingüística en las escuelas catalanas, intentar segregarse a los alumnos según su lengua de nacimiento y así intentar fracturar la sociedad catalana.

En el redactado de su PNL ustedes dicen que si los carteles no están en castellano «dificulta la comprensión de los mensajes viarios emanados de la señalética, tanto horizontal como vertical, pudiendo poner en riesgo la seguridad vial de los usuarios de la red viaria».

No sabemos qué porcentaje de conductores no entenderían por ejemplo que carreteras es carreteras o que cedió el paso es ceda el paso o que peligro es peligro o que Nacional II es Nacional II o que stop es stop. Nos parece en todo caso que es un porcentaje escaso. Y en todo caso y si siguiéramos al pie de la letra su argumento tendríamos que rotular también en inglés y francés todas las señales de la red viaria española, siendo como somos un Estado que recibe cerca de 80 millones de turistas al año muchos de los cuales son franceses.

Señores del PP, en Cataluña hay una perfecta convivencia entre quienes hablan catalán y castellano en todos los ámbitos de la sociedad. También en la escuela catalana donde año tras año el informe Pisa nos dice que la comprensión y el dominio de la lengua castellana por parte de los alumnos catalanes es igual o incluso superior a otras comunidades autónomas donde solamente se habla castellano. Mi hija de 4 años y medio que estudia en una escuela pública catalana habla catalán y castellano, dos de las lenguas oficiales que existen en el Estado, y también ha empezado a hacer alguna hora en inglés. En esas escuelas que ustedes demonizan se aprenden las dos lenguas con total normalidad.

Señores del PP, con esta PNL y con muchas de sus iniciativas parlamentarias y en general con su política demuestran muy poca comprensión de la realidad de la sociedad catalana y así les va, es la fuerza menos votada en el Parlament de Catalunya y solamente tienen 4 de los 135 diputados y diputadas. Ustedes son los monolingües que nos dicen a nosotros los bilingües en qué lengua debemos hablar.

Termino ya presidente, si ustedes quieren hablar de derechos y libertades quizá deberían empezar por mirar en su propia casa, lo digo por esta noticia de un pueblo de Almería donde se organizó un curso de conducción solo para mujeres, polémica machista, un ayuntamiento del PP organiza un curso de conducción solo para mujeres, según el concejal de Igualdad del PP defendía que tendrá una gran acogida entre la población femenina. Por tanto cuidense de los elementos que en su partido no respetan la igualdad y dejen de intentar fracturar la sociedad haciendo demagogia con las lenguas. Gracias presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Margall. Yo tenía aquí como ponente por el Grupo de Ciudadanos la señora Rivera, pero me sospecho que no, por lo tanto tiene la palabra a quien corresponda, la señora Juliá tiene la palabra para fijar posición por el Grupo de Ciudadanos.

La señora **JULIÁ**: Gracias señor presidente, hay muchas comisiones a la vez hoy. Gracias.

Comentar a la señoría que ha hablado ahora de Esquerra, esto no es de bilingüe, la PNL que tenemos aquí hoy habla de señalética y señalética significa que se trata de cumplir las normas de tráfico que hay ahora mismo existentes, sean de velocidad, sean de señalética, sean de cualquier otro tipo de cosa, la tasa de alcohol por ejemplo permitida o no.

Esta Proposición viene reflejado según el artículo 56 del Real Decreto Legislativo 6/2015 del 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos o Motor y Seguridad Vial, estableciendo que las indicaciones escritas de las señales expresarán al menos en la lengua española oficial del Estado. Por lo tanto estamos hablando solo y exclusivamente de cumplir la normativa existente.

De todas formas la Proposición No de Ley que nos trae el Grupo Popular, según Ciudadanos llega simplemente tarde, en primer lugar hemos logrado ya que en numerosos municipios donde no se cumplía la normativa vigente se utilice el español en las indicaciones escritas de la señalética viaria, ya que tenemos representación también en algunos municipios, al igual que los otros partidos. Por ejemplo, en mayo del 2007 promovimos una moción en el Ayuntamiento de Esplugues de Llobregat para incorporar el castellano en las explicaciones de las señales de tráfico que fue aprobada, sin embargo conviene recordar que al Grupo Socialista que tanto ha insistido en nuestro Grupo de Ciudadanos que sus compañeros del PSC no votaron a favor la propuesta de Ciudadanos, únicamente por imperativo legal, sino que dos semanas después se unieron a Esquerra, a PDeCAT, a la CUP para revocar la decisión.

Entonces mi pregunta sería, ya que nos ha metido aquí en su intervención, de qué parte están señorías del PSOE en Elche, por ejemplo. El pasado mes de febrero ya advertimos al tripartito que gobierna en el Ayuntamiento de que no podía seguir incumpliendo la normativa. Tres meses después en mayo el gobierno local colocó señales de tráfico en ambas lenguas y no solo en valenciano como venía haciendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 10

Hace un par de meses pedimos al Ayuntamiento de Binissalem, en Mallorca, que las señales de tráfico estén escritas en castellano y catalán, ya que actualmente solo estaban señalizadas en catalán.

Por otra parte el Gobierno tiene la obligación de contestar las preguntas por escrito, no las proposiciones no de ley, por ello desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos al cual pertenezco hemos preguntado al Gobierno qué comunidades autónomas y entidades locales están incumpliendo lo establecido en el artículo 56 del Real Decreto Legislativo 6/2015 del 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación, Vehículos a Motor y Seguridad Vial que es de lo que estamos hablando. Respecto a la no utilización del castellano en las indicaciones señaléticas de las vías públicas de las que son titulares.

No es necesario, como está haciendo hoy el Grupo Popular instar al Gobierno a que se informe sobre el grado de incumplimiento por parte de las comunidades autónomas y entidades locales respecto a la no utilización del castellano ni indicaciones señaléticas de las vías de las que son titulares, es más útil preguntarles directamente y que se retraten como ha hecho Ciudadanos por ejemplo.

De todas formas también me sumo a las condolencias que nuestros compañeros de todos los grupos condolencias a las familias de las víctimas del accidente acaecido esta mañana en Barcelona. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: El criterio del grupo proponente respecto a las enmiendas que se han presentado.

La señora **ESTELLER**: Muchas gracias, el Grupo Popular no puede aceptar las enmiendas, ya que no aceptan las transacciones y nosotros querríamos responder al...

El señor **PRESIDENTE**: Únicamente aceptar o no.

La señora **ESTELLER**: Ya está, es como ha habido una alusión por parte del de Esquerra Republicana pues ya está, no las aceptamos porque no da sentido a la propuesta del bilingüismo que nosotros reclamábamos.

— RELATIVA AL DERECHO DE LAS PERSONAS EN SILLA DE RUEDAS O SIMILARES DEL USO DE LAS SENDAS CICLISTAS.

El señor **PRESIDENTE**: Luego se votará en sus términos. A continuación pasamos al punto cuarto del orden del día que es la Proposición No de Ley relativa al derecho de las personas en silla de ruedas o similares, del uso de sendas ciclistas. Para su defensa por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Avelino Barrionuevo.

El señor **BARRIONUEVO**: Muchas gracias señor presidente, antes de todo también adherimos a las condolencias que se han efectuado en esta comisión con respecto al accidente ferroviario sufrido en el día de hoy, así como al fallecimiento de cuatro jóvenes y dos lesionados en el accidente de carretera que hubo en Úbeda ayer.

La Proposición No de Ley que presenta el nuevo parlamentario popular en el Congreso tiene como la finalidad que las personas con movilidad reducida que se desplacen en silla de ruedas puedan transitar, si así lo desean, tanto por las aceras como por los carriles bici siempre y cuando estos se encuentren segregados del tráfico motorizado sin ser multados.

Quiero dejar muy claro y que así conste en el diario de sesiones que los hombres y mujeres que se desplazan en silla de ruedas tienen como no puede ser de otra manera la consideración de peatones. Consideración que expresamente viene recogido en el Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, que aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor.

También hay que decir que hay que seguir trabajando para que en nuestras ciudades desaparezcan cualquier tipo de barreras arquitectónicas pero miren ustedes, ahora bien con esta propuesta lo que se pretende es dar cobertura legal a las ordenanzas municipales dictadas por ayuntamientos como los de Sevilla, Granada, Córdoba o Zaragoza gobernados por el partido de Unidos Podemos y de Pamplona y que ningún vecino que transite por una senda ciclista pueda ser multado por la Policía.

Señoría, existe una sentencia que entiende que las ordenanzas municipales no pueden conculcar otras normas de rango superior, me refiero concretamente a las ordenanzas de circulación del Ayuntamiento de Zaragoza que amparaba el uso de sendas ciclistas por personas con movilidad reducida.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 11

Por todo ello los ayuntamientos no pueden hacer eco de la solicitud que de gran parte de este sector de la población que demanda el uso compartido de los carriles bici.

El problema con el que nos encontramos, a no ser que nosotros aprobemos esta Proposición de Ley es que las ordenanzas municipales obre movilidad dictadas en este sentido chocan con una norma estatal que consideran como así tiene que ser, que los peatones aquellos que con discapacidad funcional circulen en silla de ruedas y, por tanto, excluidos de que circulen por carriles bici a no ser que nosotros modifiquemos esta norma en este sentido.

Ya concluyo, señor presidente, pero antes quiero dejar claro un par de puntos, que las personas con movilidad reducida que circulan en silla de ruedas tienen la consideración de peatones, que si bien tienen algún tipo de limitación funcional no seamos nosotros los que pongamos las limitaciones jurídicas para que ellos si así lo consideran oportuno puedan transitar por estas sendas.

Por las aceras o sendas ciclistas que se encuentren segregadas del tráfico motorizado. Con esta iniciativa lo que se pretende es dar desarrollo a esas ordenanzas dictadas en los ayuntamientos y evitar las sanciones que pueden sufrir alguna de estas personas al utilizar con silla de ruedas los carriles bici. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Avelino. A continuación para la defensa de su enmienda por el Grupo de Ciudadanos tiene la palabra su ponente.

El señor **CLEMENTE**: Gracias señor presidente. En línea a la inicia que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso hemos presentado una enmienda que si bien no contradice nada la esencia y el objeto último de lo que persigue esta Proposición No de Ley que estamos esencialmente de acuerdo, creemos que humildemente la parte propositiva la mejora un poco quizá a nivel técnico.

Estoy totalmente de acuerdo, como ha dicho mi anterior ponente, que la definición de peatón aparece tanto en sentencia como se han dicho, como en el Real Decreto Legislativo 6/2015 el anexo 1.4, el anexo 1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, define peatón como aquella persona que sin ser conductor transita a pie, así como quienes empujan o arrastran un coche de niños o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas con o sin motor, y aquí ya podríamos acabar la argumentación.

Como he dicho, la enmienda intenta matizar un poco más hacia lo que va destinado y creemos que la mejora como he dicho espero que sea atendida. Desde nuestro grupo parlamentario estamos a favor de cualquier iniciativa que garantice siempre los derechos de las personas con discapacidad y, cómo no, del colectivo de movilidad reducida.

En este sentido ya existen algunos municipios que permiten que las personas con movilidad reducida utilicen los carriles bici, por ejemplo, según una ordenanza municipal de circulación de peatones y ciclistas, la red de carriles bici de Sevilla puede ser utilizada por aquellas personas con movilidad reducida que se valgan para su desplazamiento de cualquier tipo de silla de ruedas, por su parte en Alcoy por ejemplo, la Asociación de Personas con Diversidad Funcional Avanzar han pedido también que las sillas de ruedas puedan circular por el carril bici.

Sin embargo antes de hacer ninguna modificación o de que cada municipio tome decisiones de forma unilateral como ya ha pasado por ejemplo con los vehículos de movilidad personal, se debería estudiar en el seno del órgano correspondiente que en este caso no es otro que el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, las reformas legales reglamentarias y/o mecanismos de coordinación oportunos para garantizar el derecho de todos los ciudadanos al uso del espacio viario de una manera óptima y con seguridad.

Una vez que estudiemos esto se podría valorar específicamente la posibilidad de que las personas con movilidad reducida que se desplacen en sillas de ruedas de tracción mecánica, eléctrica, autopropulsada o asistida por otra persona o en un vehículo tipo scooter puedan utilizar, cómo no, estos carriles bici pero no antes de llegar a esta coordinación, por ello presentamos la enmienda y muchísimas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Clemente. A continuación par ala defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario de Podemos tiene la palabra la señora Farré.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 12

La señora **FARRÉ**: Gracias presidente. Yo en primer lugar trasladar también nuestro pésame a la familia por el accidente de Vacarisses, y al apoyo a las víctimas, así como a los fallecidos en la provincia de Jaén.

Disculpado que tengo poquita voz pero con la que tengo intentaré plantear algunas cuestiones importantes al respecto de esta iniciativa. En primer lugar decir que es interesante que se presente esta PNL porque nos permite debatir sobre cómo entendemos la movilidad sostenible, que debemos tener siempre en cuenta las competencias de cada Administración y respetarlas, y después pues que como persona que habitualmente se desplaza con personas con movilidad reducida entiendo la inquietud o las dificultades que se encuentran habitualmente a la hora de circular por las sendas peatonales.

Dicho esto no estamos de acuerdo con el sentido de la PNL y por eso hemos paloneado una enmienda puesto que lo que consideramos es que en primer lugar todas las mejoras para el desplazamiento de las personas que van en silla de ruedas que presentan los carriles bici deben estar antes en las vías peatonales, como primer elemento.

En segundo lugar los carriles bici sirven para desconflctivizar las calzadas, lo que no podemos hacer es pasar a trasladar un conflicto nuevo a los carriles bici, tenemos que priorizar lo primero que hay que trabajar y lo primero que hay que facilitar la movilidad es en las zonas peatonales, después en los carriles bici y después en la calzada. Recordar que aparte de peatones también son ciclistas las personas con movilidad reducida, que a veces van sólo con silla de ruedas, a veces se desplazan en bici y, por tanto, también son usuarias de los carriles bici.

Otro elemento a tener en cuenta desde esta comisión es que cuando hablamos de carriles bici no hablamos de espacios dedicados al ocio, o que sean un complemento o un lujo en las ciudades sino que deben ser un elemento de movilidad sostenible, si queremos potenciarla no podemos considerar que el carril bici sirve pues solo para ir a pasear los fines de semana sino que debe ser una vía de desplazamiento normal, por lo tanto hay que mejorar las aceras y la vía peatonal para que aquellos que van en silla de ruedas o los propios peatones no invadan el carril bici.

Y finalmente tengamos en cuenta que si miramos los trayectos que realizamos las personas a lo largo del día la mayoría de los trayectos que realizamos son cortos y no son en coche, y muchísimas veces, y un poco de esta sensación con la autoenmienda que se hacía el PP que era cuando están segregados del tráfico motorizado parece que lo que tiene prioridad es el coche, los peatones no pero si usamos un carril bici le damos un beneficio extra y tendríamos que cambiar el planteamiento, porque la mayoría de trayectos se hacen a pie, la mayoría de estos trayectos a pie los hacen personas que no serían señores que trabajan especialmente, no sé si me explico pero gente más mayor, los niños que se desplazan para ir al colegio, muchísimas veces las mujeres que son las que se ocupan de las tareas de reproducción, entonces también hay un sesgo ahí cuando nos acabamos preocupando siempre de aquello que consideramos más cerca del vehículo que del peatón.

Simplemente acabando con esto y esperando que encontremos una enmienda que nos permita diferenciar qué es un carril bici, qué es una senda peatonal, respetar los derechos de los que tienen movilidad reducida y poder, por ejemplo, plantear que se eviten las sanciones cuando no hay más remedio que usar un carril bici porque realmente no hay senda peatonal, pues esperando que encontremos esta enmienda mantendremos la duda sobre qué votamos porque ahora mismo tal y como está no estaríamos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señora Ferré. A continuación para fijar posición por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Quintana.

El señor **QUINTANA**: Gracias presidente, buenos días señorías. Creo que se ha hablado de este tema en los diferentes grupos y estamos llegando al mismo punto. Las limitaciones al uso compartido de las infraestructuras recogidas en el Real Decreto que hemos hecho mención anteriormente, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y sus normas de desarrollo, están justificadas en el riesgo que supone que usuarios que difieren significativamente en su masa, dimensiones y velocidad circulen por el mismo espacio.

En particular los carriles bici están diseñados para la circulación de ciclos que desarrollan velocidades significativamente mayores a las desarrolladas por los peatones y personal con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas con o sin motor, no siendo por lo tanto aconsejable que circulen por estas vías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 13

Por parte del actual gobierno, como así ha sido siempre se continuará impulsando y apoyando iniciativas que eliminen las barreras arquitectónicas y que promuevan la accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad en la utilización de los espacios públicos, garantizando la seguridad en sus desplazamientos y a la vez su calidad de vida en el día a día.

Estamos de acuerdo con el Grupo Parlamentario de Podemos en su última intervención, donde sí que hay que reforzar las diferentes vías de desplazamiento, es decir, si para las personas con algún tipo de discapacidad hay que eliminar barreras arquitectónicas para favorecer su desplazamiento hagámoslo, pero no donde hay un problema con la senda ciclista consigamos tener otro problema introduciendo un vehículo que no está contemplado en dichas vías hasta el momento y sí que es verdad que en casos donde no haya más remedio que utilizarla se podría estudiar la posibilidad de no sancionar a las personas con discapacidad.

Mientras tanto nuestro voto también será en contra. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Quintana. Pregunto al ponente del Grupo Popular su disponibilidad respecto al enmienda.

El señor **GRUPO POPULAR**: Sí, las estudiaremos a lo largo de la comisión e intentaremos llegar a lo mejor con algún grupo a un texto alternativo.

— RELATIVA A REFORZAR EL COMPROMISO DE LA TOLERANCIA CERO DE ALCOHOL EN LOS CONDUCTORES JÓVENES.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, muchas gracias. A continuación pasamos a la quinta Proposición No de Ley según el orden del día, que es aquella que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a reforzar el compromiso de la tolerancia cero de alcohol en los conductores jóvenes. Para su defensa tiene la palabra el señor Candón.

El señor **CANDÓN**: Buenos días, gracias señor presidente y también sumarme a las condolencias y a la pronta recuperación de los accidentados en el accidente ferroviario de esta mañana.

El pasado 24 de abril fue aprobada en el seno de la Comisión Mixta Congreso y Senado para el Estudio de las Drogas la ponencia «Menores sin alcohol», como exponemos en nuestra iniciativa. Esta ponencia nació ante la preocupación de la sociedad por el consumo de alcohol de nuestros menores.

La ponencia señala que las acciones y programas que desarrollen las administraciones públicas comprenderán actuaciones en diferentes ámbitos, entre ellos en materia de seguridad vial. En este ámbito sería conveniente que la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados haga propia las recomendaciones de la ponencia y refuerce el compromiso de la tolerancia cero en el binomio alcohol y conducción.

La solicitud de la ponencia fue firmada por todos los grupos parlamentarios, lo que significa que hay una concienciación bastante clara de todos en que este es un problema serio de salud pública que nos compete a todos y que entre todos hemos de poner las armas suficientes para abordarlo desde el punto de vista político.

Los accidentes de tráfico constituyen una de las principales causas de mortalidad en los países desarrollados, el conducir bajo los efectos del alcohol es una de las principales de accidentabilidad por tráfico. En un estudio de la Fundación MAPFRE sobre la conducción y drogas concluye que la tolerancia al consumir y conducir es muy alta, especialmente entre nuestros jóvenes.

En el último año dos de cada tres conductores jóvenes reconocen haber viajado con un conductor bebido y uno de cada tres con uno que había consumido sustancias psicotrópicas o porros.

Hay numerosos estudios que alertan que desde el año 2005 se ha pasado de un consumo más social a un consumo mucho más compulsivo. Esto afecta hasta el 35% de los jóvenes entre 20 y 30 años, algo que multiplica las conductas del riesgo al volante. Y no solo eso sino que también induce a una mayor probabilidad en el desarrollo de una tendencia alcohólica.

Tenemos que tener en cuenta que el alcohol multiplica el riesgo de accidente por cinco si está por encima del límite legal, y por más de cien cuando se sobrepasa el límite penal 1,2 gramos de alcohol por litro de sangre.

En un estudio de prevalencia de sustancias psicoactivas en conductores, realizado en 2015 por la Dirección General de Tráfico, constata que 12 de cada 100 conductores circulan tras haber ingerido drogas y/o alcohol. Esto significa que en 2017 más de 100000 conductores dieron positivo en controles

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 14

de alcohol y otras drogas realizadas en vías interurbanas, a esta cifra también hay que añadirle y hay que sumarle la de los conductores que realizan, los controles que realizan las distintas policías locales y autonómicas en el ámbito de su actuación y competencia.

Y para concluir, señor presidente, hace ya muchos años que el Grupo Parlamentario Popular viene impulsando debates en las Cortes Generales sobre el consumo de bebidas alcohólicas por los jóvenes. Debemos remar todos en la misma dirección en un asunto tan importante de salud pública como es el de menores sin alcohol y dentro del ámbito que tenemos en esta comisión, por nuestro compromiso en la tolerancia cero de alcohol en los conductores jóvenes.

Por todo lo expuesto anteriormente y lo que realizamos en el petitem de nuestra Proposición No de Ley pues lo que pido el voto favorable a esta iniciativa de todas sus señorías. Muchas gracias señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Candón. Ahora para defender la posición del Grupo Ciudadanos tiene la palabra el señor Clemente.

El señor **CLEMENTE**: Gracias señor presidente. En la última década la sociedad española ha ido modificando los patrones de consumo de alcohol, caracterizado en el caso de los más jóvenes por una intensa concentración de ingesta rápida y abundante de bebidas alcohólicas. Más de la mitad de los jóvenes considera que consumir alcohol los fines de semana no le ocasionará problemas.

La encuesta de la Fundación MAPFRE, como ha dicho el ponente, sobre conducción y drogas del año 2016, muestra que la tolerancia a consumir y conducir es muy alta, especialmente en los jóvenes. El alcohol multiplica el riesgo de accidentes por 5 por encima del límite legal y por más de 100 cuando se sobrepasa el límite penal. Además el alcohol no sólo está relacionado con una mayor accidentalidad, sino que también supone una mayor mortalidad y lesiones más severas.

El pasado 16 de marzo de 2017, como se ha dicho, se constituyó en el seno de la Comisión Mixta para el Estudio de las Drogas la ponencia «Menores sin alcohol», que nació ante la preocupación de la sociedad y de nosotros como poder por el consumo de alcohol de nuestros menores. El pasado día 24 de abril también de 2018 la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas aprobó el informe de la ponencia de estudio «Menores sin alcohol». El informe surgido es fruto del trabajo realizado en dicha comisión en la que comparecieron decenas de expertos que aportaron sus conocimientos científicos y académicos, así como su experiencia e investigaciones sobre el consumo de alcohol de menores en España.

Se recogieron, por tanto, una serie de recomendaciones al Gobierno en diversos ámbitos: familiar, educativo, social, comunitario, cultural, deportivo, de ocio y tiempo libre, formativo, investigador, laboral, publicitario, campaña de prevención sanitaria y asistencial, urbanístico y de seguridad vial y conducción.

Entre estas últimas se incluyen textualmente, y no lo digo yo, lo dice Plagescam, las propuestas que hoy trae el Grupo Parlamentario Popular, no sabemos si ha sido por falta de ideas o por falta de tiempo, pero parece que intentan apropiarse del trabajo conjunto de todos los miembros de esa ponencia «Menores sin alcohol» y de los expertos que en ellos comparecieron.

A título individual ha convertido esta Proposición de Ley quizá en un acto de oportunismo. Evidentemente lo que persigue, todos los grupos estamos a favor si es que ya lo hicimos, y por supuesto a pesar del oportunismo, como digo, votaremos a favor, sobre todo en campañas de concienciación. Hay un dicho que dice que la educación si bien no cambia el mundo, cambiarán las personas que somos capaces de cambiarla y yo creo que la prevención y la educación en nuestros jóvenes. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Clemente. Ahora para defender la posición del Grupo Unidos Podemos, tiene la palabra Miguel Vila.

El señor **VILA**: Buenos días, gracias presidente. Primero indicar que desde mi Grupo Parlamentario de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea vamos a votar favorablemente a esta PNL, en tanto que ya nos posicionamos de manera favorable en la ponencia «Menores sin alcohol» que se menciona en la PNL y ha mencionado el portavoz del Partido Popular, elaborada en la Comisión Mixta para el Problema de las Drogas y porque esta PNL efectivamente contiene todas las recomendaciones que en esa ponencia se recogían para la elaboración de aquella supuesta ley que iba a ir a prevenir el consumo de alcohol en menores, y también porque compartimos el espíritu, el objetivo que persigue en última instancia la PNL, pese a que compartimos la opinión del grupo que me ha precedido en el uso de la palabra, de que parece

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 15

un poco oportunista traer hoy en día esta PNL, y esto lo digo porque habiendo dicho que nos vamos a posicionar favorablemente, como no podía ser de otra forma esta PNL, sí que me gustaría hacer al menos un par de reproches al grupo proponente, porque creo que son de justicia.

Por un lado y primero reprocharle el hecho de que esta iniciativa que nos trae hoy el Partido Popular a la Comisión de Seguridad Vial está bien pero surge de las conclusiones que se sacaron de la ponencia «Menores sin alcohol», que se constituyó como recomendaciones previas a la elaboración de una ley que se supone que iba a elaborar el gobierno anterior del Partido Popular, que la exministra de Sanidad Dolors Montserrat se afanó en anunciar a bombo y platillo durante una semana más o menos y que luego quedó en el olvido, en tanto que hubo una ponencia que estuvo más de un año trabajando, que hizo unas conclusiones y la señora Dolors Montserrat no le hizo ni caso, prueba de ello es que no hay una ley como se comprometió a hacer, para prevenir el consumo de alcohol en menores, sería que no tenía mucho interés en realmente abordar el tema del consumo de alcohol en los menores y sí tenía bastante interés en colocar un par de titulares en un momento concreto del periodo de gobierno del Partido Popular.

Y por otro lado el hecho de que una de las conclusiones fundamentales de esa ponencia, como bien dice por otro lado la exposición de motivos de esta iniciativa es que es necesario una dotación presupuestaria suficiente, clara, pública y finalista de la ley y de todas aquellas medidas adicionales imprescindibles para abordar el problema desde la raíz y conseguir el objetivo perseguido de tolerancia cero con el consumo de alcohol en los menores. El reproche viene precisamente porque fue el gobierno del Partido Popular, grupo proponente hoy de esta iniciativa desde la oposición, el que Ley Montoro mediante redujo ostensiblemente la capacidad presupuestaria de las entidades locales, así como los profesionales que deben de trabajar para atajar el problema del consumo del alcohol en los menores y en la sociedad en general, por tanto nos parece un poco contradictorio que fueran ellos los que recortaran a las entidades locales que consideramos por otro lado que son las administraciones fundamentales que tienen que intervenir para atajar este problema.

Y dicho esto nada más, reiterar que votaremos favorablemente y reiterar que nos parece un poco oportunista el hecho de traer esta iniciativa hoy por el Grupo Popular. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Vila, y finalmente para defender la posición del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Carmen Baños.

La señora **BAÑOS**: Gracias señor presidente, buenos días señorías. Yo también por concluir con la ronda de turnos de todo lo que se ha dicho con el tema de la PNL que traemos esta mañana a la comisión, no es ni más ni menos en las conclusiones de la ponencia en la que todos en los grupos que aquí estamos estuvimos de acuerdo. Pero bueno, aun así yo creo que tratándose un tema que estudie y propone mejoras en cuestiones referidas a la seguridad vial pues debemos felicitarlos para que todos los grupos parlamentarios coincidamos en este tipo de asuntos.

Nos cuesta bastante poco, afortunadamente, llegar a estos acuerdos políticos de calado en esta temática, porque quizás todas y todos hemos recogido la preocupación social acerca del elevado número de víctimas que existen en nuestras carreteras. Seguimos pensando desde el Grupo Parlamentario Socialista, como hemos siempre, que el legislativo debe esforzarse más en hallar fórmulas que implementen soluciones a tres problemas de una misma esfera. En primer lugar una mejora de la seguridad, señalización, mantenimiento y vigilancia de toda la red vial bajo la competencia de las diferentes administraciones públicas, en segundo lugar medidas como las que hoy se contemplan este tipo de propuestas de hoy presentadas por el Partido Popular pero recogidas en otras similares o prácticamente iguales que explican la urgencia de acciones en el ámbito educativo y de concienciación colectiva que debemos impulsar también desde dentro de la escuela, ya que la tasa cero repercute en la seguridad, pero tiene su origen en los hábitos y costumbres relacionados con el ocio, el entorno y las relaciones sociales de los más jóvenes.

A este respecto la educación para la salud y la intervención social en la escuela pública son las herramientas de primer orden que debemos reforzar. Señorías, el trabajo de los profesionales del sector nos dice que el consumo de alcohol está plenamente aceptado en el ámbito familiar de los más jóvenes, un verdadero caballo de batalla que deberíamos derrotar entre todos.

Y en tercer lugar, señorías, hemos de hacer un esfuerzo definitivo, una apuesta de país por cambiar nuestros hábitos y costumbres en cuanto a movilidad se refiere. Y aquí hay dos cuestiones importantes a tener en cuenta, de una parte la edad y el equipamiento de nuestro parque de vehículos privado que ya siendo en general anticuado debe enfrentarse al reto de su transformación tecnológica para adaptarse al

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 16

entorno europeo en el que se anuncia el fin de los combustibles fósiles para su funcionamiento, así como su red de asistencia en carretera y de otro lado el impulso conjunto de todos los grupos políticos y administraciones públicas que debemos dar una mayor implantación del transporte público en general y del transporte colectivo en particular.

No puede ser que mientras la sociedad ya argumente y funciona con nuevas formas de movilidad, aquí estemos legislando sobre un modelo más propio del siglo XX.

En cualquier caso con la vista puesta en el reciente día del 18 de noviembre y su importancia para las víctimas de accidentes de tráfico no podemos más que apoyar esta Proposición No de Ley que abarca la amplitud de posiciones de todos los grupos y la sensibilidad del gobierno de Pedro Sánchez para con las personas que han sobrevivido a un accidente y con sus familiares y amigos.

Hagamos hoy también nuestro el lema de la campaña que la Dirección General de Tráfico recordaba hasta hace pocos días, no les olvidemos. Pues bien, señorías, con estas palabras termino mi intervención. No les olvidemos y trabajemos en los tres ejes primordiales que les he relatado.

Este es un problema de país vanguardista que se merece España y los españoles. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias señora Baños. Hemos acabado con el punto cinco.

— RELATIVA A LA ADAPTACIÓN DE LAS PRUEBAS PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR A PERSONAS CON DISLEXIA.

El señor **PRESIDENTE**: Pasaremos al debate de la siguiente Proposición No de Ley relativa a la adaptación de las pruebas para la obtención del permiso de conducir a las personas con dislexia que ha presentado el Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Y para defender esta Proposición No de Ley tiene la palabra la señora Marta Martín.

La señora **MARTÍN**: Muchas gracias señor presidente. La dislexia es una dificultad específica del aprendizaje que tiene un origen neurobiológico y que se caracteriza entre otros síntomas por las dificultades en la precisión y en la fluidez en el reconocimiento de las palabras escritas y en la decodificación lectora. Estas dificultades aparecen de manera inesperada mientras que muchas otras habilidades cognitivas se desarrollan con normalidad y, por tanto, las personas con dislexia tienen una alteración que afecta a la funcionalidad y a su conducta lectora y que afectan también a su adaptación académica, personal y social en muchos aspectos.

Según los datos que nos ofrece el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, el 20% del alumnado en este país tiene dificultades específicas de aprendizaje y un 10% de la población podría tener dislexia.

De acuerdo con los datos disponibles se estima que la dislexia puede llegar a alcanzar hasta el 15% de incidencia en el conjunto de la población española, y conlleva dificultades en áreas relacionadas con la ortografía, con la escritura, con la pronunciación de palabras y con la expresión oral.

Se requiere con estas personas la implementación de una serie de actuaciones fundamentales para que puedan desarrollar sus capacidades educativas pero no solo educativas sino también emocionales y sociales con todos los derechos y garantías como, por ejemplo, en la adaptación de las pruebas de la ejecución de cualquier evaluación pero también en el caso del permiso del carné de conducir.

Las necesidades específicas del aprendizaje y de evaluación de este tipo de alumnado difieren de las necesidades de otros alumnos y precisan en los exámenes modelos adaptados a sus características. Desde distintas asociaciones de personas que tienen dislexia, por ejemplo, la Federación Española de Dislexia, se han remitido sucesivamente peticiones a las administraciones públicas de cara a implantar elementos que faciliten la evaluación y el aprendizaje de estos colectivos. Por ejemplo, se ha solicitado reiteradamente que se adapten los tiempos de los exámenes, por ejemplo, de las pruebas de la EBAU o de otro tipo de evaluaciones, a las necesidades de esta alumnado y que se adapten también los modelos de exámenes.

En esta petición de adaptar las pruebas de evaluación y la necesidad de establecer técnicas específicas caería también el tema del carné de conducir, tanto las pruebas teóricas como las prácticas, teniendo presente todo lo anterior el Grupo Parlamentario de Ciudadanos pide al Gobierno que estudie y en su caso lleve a cabo las modificaciones necesarias que permitan adaptar de forma efectiva las pruebas teóricas y prácticas para la obtención del permiso de conducir a las circunstancias específicas de las personas con dislexia.

Esperemos que esta propuesta sea apoyada. Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 17

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias señoría. Ahora para fijar posición tiene la palabra en primer lugar por el Grupo de Unidos Podemos el señor Mena.

El señor **MENA**: Gracias presidenta, nosotros desde el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea daremos apoyo a la Proposición No de Ley que presenta el Grupo de Ciudadanos porque nos parece que es importante que se adapten esas pruebas del carné de conducir a todas las personas, especialmente aquellas que tienen necesidades educativas específicas, es un formato que ya se ha utilizado en otro tipo de exámenes, como bien decía la señora Martín, por ejemplo, en las pruebas PAU, en las pruebas de la acceso a la universidad ya hay un incremento del volumen de aprobación de exámenes para alumnos y alumnas que venían con dificultades derivadas de la dislexia y simplemente adaptando el tiempo y el tipo de examen que se hace, se ha facilitado pues la aprobación de ese tipo de pruebas, seguramente y no hemos llegado a tiempo para poder hacer enmiendas tendríamos que intentar adaptar a cualquier alumno y alumna con necesidades educativas específicas, no solamente aquellos que presentan dificultades motivadas por la dislexia pero nos parece que es un muy buen planteamiento el que presenta hoy Ciudadanos y, por tanto, desde el Grupo Confederal daremos apoyo. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias señoría. A continuación tiene la palabra por el Grupo Socialista el señor Urquizu.

El señor **URQUIZU**: Muchas gracias presidenta. La verdad que las primeras palabras de mi intervención han de ser por supuesto de solidaridad con el accidente que se ha producido hoy en las Rodelies en Cataluña y con sus familiares y por supuesto debemos dar, como han venido haciendo otros portavoces, todo nuestro apoyo.

Respecto a la Proposición No de Ley que nos trae aquí el Grupo de Ciudadanos es verdad que merecen todo nuestro reconocimiento y apoyo las personas que sufren dislexia. Lo que sucede es que su Proposición No de Ley y sus propuestas tienen una parte de problemática y otra parte que no reconoce consideramos el trabajo que se viene realizando ya sobre esta cuestión.

Y me explico, en principio el Real Decreto 818/2009 es el que establece que para obtener el permiso de conducir se exige verificar no sólo que el aspirante posee las aptitudes y las capacidades necesarias para manejar un vehículo, sino también que tiene los conocimientos imprescindibles para garantizar una conducción. Y lo que se viene haciendo desde la Dirección General de Tráfico es ser muy sensibles con las capacidades de la ciudadanía y por ello cada vez que se plantea un examen teórico siempre el lenguaje es directo, es sencillo, es claro, y sobre todo presta mucha atención a todo el vocabulario, tanto en las peculiaridades jurídicas como lingüísticas, es decir, que ya el mismo examen intenta ser lo más neutro posible, intentando atender a todas las especificidades de los alumnos que se someten a él.

Además de eso la Dirección General de Tráfico también tiene una propuesta de autoevaluación en la página web donde prácticamente los cuestionarios siendo muy similares a los originales todos los examinantes o todas las personas que se examinan pueden no solo practicar sino ver cómo son estos exámenes, y además para aquellas personas que tienen dificultades especiales, el mismo Real Decreto establece la posibilidad de ampliar el tiempo de realización de la prueba del control de conocimientos, es decir, que si la persona que se va a examinar lo pide previamente dispone de mucho más tiempo para realizar la prueba, es decir, que existen mecanismos para atender aquellas personas que tienen no solo problemas de dislexia sino otros problemas que pueden estar sufriendo.

En el caso de las pruebas prácticas, incluso el examinador se adapta en todo momento a las necesidades específicas de comunicación de los aspirantes, es decir, que el examinador también atiende o tiene la obligación de atender las especificidades de estas personas.

Por todo ello desde mi grupo consideramos que no son necesarias más modificaciones legales respecto a los textos existentes, sino que lo que tenemos ahora mismo desde el punto de vista jurídico ya nos permite adaptarnos a estas personas que sufren la dislexia, así que no creemos que la propuesta de la Proposición No de Ley que es modificar o modificaciones legales sea la adecuada sino que tenemos que hacer es aplicar la norma como se está haciendo ahora, con flexibilidad atendiendo a la gente que se somete a las pruebas tanto prácticas como teóricas y desde luego como digo siendo muy sensibles con estas personas pero sin necesidad de modificar las leyes sino más bien como se viene haciendo hasta ahora, tener ese comportamiento especial hacia ellos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 18

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias señoría. Para concluir el debate de este punto tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular el señor Mateu.

El señor **MATEU**: Sí, presidenta, señorías buenos días. Permítame que comience esta intervención con unas palabras que no son mías, las he tomado prestadas y luego le diré de quiénes son, para lo que es la definición de la dislexia. Dislexia no es una clasificación que signifique que no puedes hacer nada, es una oportunidad y una posibilidad de aprender de manera diferente, ustedes tienen cerebros mágicos que sólo procesan de manera diferente. «No creas que esto te va a limitar», la dijo Su Alteza Real la princesa Beatriz Elisabeth Mary de York, que es un personaje público que evidentemente tiene mucha trascendencia en la opinión de lo que es la dislexia.

Por todo lo dicho evidentemente no tengo que entrar yo a la definición científica de lo que significa la dislexia pero sí entrar al por qué estas personas afectadas por estas disfuncionalidades no tienen o por qué no pueden tener unas pruebas objetivas perfectamente establecidas tanto de acceso en la parte teórica como en la parte práctica al carné de conducir, porque en definitiva las dificultades que tienen en el reconocimiento de la palabra escrita y el déficit de habilidades de conocimiento lectora no es óbice para que la Dirección General de Tráfico tenga la sensibilidad de especificar unas pruebas exclusivas para estas personas.

Nosotros, el Grupo Parlamentario de Ciudadanos evidentemente es un grupo próximo a las personas que tienen estas dificultades de adaptar a cómo a diferencia de lo que tienen las otras personas. Por eso yo anuncio que evidentemente es muy interesante esta Proposición No de Ley y vamos a votar a favor de la misma.

No podemos dejar siempre en manos de la buena voluntad de los examinadores de tráfico o de las diversas jefaturas provinciales de tráfico el hacer exámenes como se hace a los reclusos de las prisiones o se hace a las asociaciones de mayores, sino que tiene que estar perfectamente encorsetado en un ámbito de carácter legal. Hemos hablado de pruebas específicas en la universidad, hemos hablado también en la Dirección General de Tráfico de pruebas específicas a los inmigrantes, entonces por qué no van a poder tener las personas con dislexia estas pruebas específicas.

Quiero en este acto dar la gratitud oportuna a las asociaciones de dislexia por el trabajo tan importante que han realizado a través de los últimos tiempos y en concreto de la materialización de lo que plasmaron en un avance de lo que dijo la Subdirección General de Formación para la Seguridad Vial de la DGT del Ministerio del Interior, cuando confirmó en la interpretación del anexo 6B.2 del Real Decreto antes mencionado de 818/2009 de 8 de mayo, en el cual las personas con dislexia o cualquier otra dificultad específica de aprendizaje entre otras tenían derecho para solicitar la ampliación del tiempo de realizar el horario y evidentemente llevaba unos requisitos aparejados como eran que una persona especialista justificara la aplicación de esa petición y de ese derecho para estas personas con dificultades de aprendizaje, y desde luego la comunicación con tiempo para que la Jefatura Provincial de Tráfico organizara perfectamente el encaje.

Por eso y en base a esto y también agradecer al diputado del Partido Socialista que reconociera los avances que se habían experimentado también por el influye del gobierno del Partido Popular para a que dice que el marco es perfecto. Teniendo esta interpretación de la propia Dirección General de Tráfico del año 2011 por qué no teniendo ya los mimbres vamos a hacer un cesto ya con carácter específico y objetivo para las personas con dislexia, insisto por la oportunidad de la PNL vamos a votar a favor de la misma. Muchas gracias señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias señorías. Quedan solamente dos puntos por debatir, por la velocidad a la que vamos viendo, quizá convendría que comunicaran a los miembros de la Comisión que estén aquí antes de la 1, se había dicho entre 1 y 1:30 pero más bien me dice el letrado que podemos acabar antes de la 1.

— SOBRE LA NECESARIA REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL PERMISO POR PUNTOS.

La señora **PRESIDENTA**: El punto sexto del orden del día para defender la posición por el Grupo Socialista..., es sobre la necesaria revisión y actualización del permiso por puntos. Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Bellido, que está entrando en este momento.

Tiene la palabra para defender la Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre la necesaria revisión y actualización del permiso por puntos el señor Antonio Quintana.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 19

El señor **QUINTANA**: Gracias presidente, disculpen por mi ausencia. La evolución que ha experimentado los accidentes de tráfico en España y el número de víctimas que producen ha sido muy positiva durante los últimos años, y además con una mejora superior a la que han experimentado la mayoría de países europeos.

Analizando esa evolución en función del número de víctimas mortales en las carreteras españolas conviene recordar que en el año 1989 fue el que se registró mayor número de víctimas, 7000, una cifra escalofriante. Desde ese año hasta 1994 se produjo un importante descenso, entre el año 1994 y 2003 se produjo un cierto estancamiento acercándose la cifra a 5600 fallecidos y a partir de 2003 se han producido reducciones significativas. Es a partir de 2004 cuando se puede apreciar una verdadera reducción de la siniestralidad.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 giró en torno a tres ejes fundamentales: plan de medidas especiales a seguridad vial 2004 y 2005, un plan estratégico de acciones estratégicas clave y un plan de seguridad vial urbano tipo.

Dentro del Plan de Medidas Especiales de Seguridad Vial se recogía ante otros la implementación del permiso por puntos. El 1 de julio del 2006 entró en vigor el carné por puntos con la aprobación de la Ley Orgánica 17/2005 del 19 de julio, que supuso un gran cambio a nivel cultural para la sociedad española en cuanto al comportamiento en las carreteras. Fue un gran revulsivo para luchar contra la elevada siniestralidad que se venía produciendo y supuso pasar de 5000 fallecidos anuales a unos 1700 en apenas cuatro años. Un importante avance.

Pero este cambio de tendencia fue acompañado además de un conjunto de actuaciones y medidas desplegadas para hacer evidente los efectos del permiso por puntos a los conductores.

Fue una ley aprobada con el consenso de todos los grupos parlamentarios, fue un verdadero pacto por la seguridad vial, que comprometía a todos. Igualmente fue una medida aplaudida por las asociaciones de víctimas que venían demandando medidas y actuaciones urgentes que implicarían un cambio de cultura, de comportamiento en general de la población. Este sistema tenía dos objetivos fundamentales, reeducar a los conductores reincidentes mediante cursos de sensibilización vial por un lado y por otro penalizar con la pérdida de puntos del total que dispone el conductor o titular del permiso de conducción, en función de la gravedad de la infracción cometida. Cuanto más grave es la infracción cometida mayor es la pérdida de puntos.

España fue un referente en la puesta en marcha de un sistema que le llevó a ocupar un quinto puesto en la comparativa de países con menos número de víctimas en las carreteras y que con el aumento de la siniestralidad de los últimos años nos ha hecho caer hasta el octavo puesto.

Los resultados por tanto indican que la implementación del permiso por puntos en España ha tenido un efecto muy satisfactorio en la reducción de víctimas mortales en las carreteras y que es en efecto que se ha mantenido durante varios años.

El éxito de esta medida puede deberse a un incremento continuó de medidas de vigilancia y sanción, así como el constante interés por mantener la seguridad vial en el centro de la agenda social y política.

La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, aprobada por el Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011, fija como principal indicador de la misma el bajar de la tasa de 37 fallecidos por 1 millón de habitantes, objetivo que debía alcanzarse al final de la presente década, si bien en los años iniciales de la aplicación de dicha estrategia, este indicador parecía alcanzable, las cifras consolidadas de siniestralidad de los últimos años señalan que la tasa ha empeorado, consolidándose una tendencia decreciente y que actualmente se encuentra en 39 fallecidos por 1 millón de habitantes.

En este contexto volver a situar a nuestro país en las cifras estadísticas fijadas como objetivo implica tomar medidas estructurales que se inicia con la modificación legal y que dará paso a otras posteriores, que deben permitir una consolidación para la próxima década. Alineándonos, así con los postulados de la Unión Europea y de instituciones internacionales en la materia.

Por ello tras varios años de experiencia en la aplicación del permiso por puntos y como también ha venido sucediendo en otros países que también disponen de sistemas similares es el momento de proceder a su actualización, manteniendo un modelo que se estima válido pero incidiendo en aquellos aspectos que requieren de modificación con el principal objetivo de mejorar la eficacia del sistema.

De forma general el objeto de la reforma se centra principalmente, se centraría en revisión de las infracciones que detraen puntos con especial atención al uso del teléfono móvil y los excesos de velocidad en carreteras convencionales. El aumento en el número de puntos que se recuperan tras la superación de los cursos de sensibilización y reeducación vial. El reconocimiento que tiene para la seguridad vial la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 20

superación de cursos de conducción segura. La unificación a dos años del plazo que tiene que transcurrir para recuperar el saldo inicial de puntos tras la firmeza de las sanciones y la revisión de los cursos de sensibilización y reeducación vial con el fin de reforzar aquellos aspectos que se han manifestado más eficaces en los últimos años, como son las dinámicas de grupos dirigidos por psicólogos, mayor participación de las víctimas de accidentes de tráfico o la agrupación de los participantes por perfiles en función de sus comportamientos en la carretera.

Dicha modificación busca compensar aspectos que aumentan la presión punitiva a los conductores, infracciones que agravan la pérdida de puntos por su relación actual con los factores concurrentes de accidentalidad, con medidas que favorecen el cambio de comportamiento de los conductores y que recompensan aquellos que se adaptan e interiorizan una condición que minimiza los riesgos. Con todo ello para poder lograr volver a la senda de reducción de la siniestralidad y llegar al objetivo marcado por la Unión Europea en el 2020.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Quintana. Hay una enmienda presentada por parte del Grupo Parlamentario Popular y para su defensa tiene la palabra el señor Óscar Gamazo.

El señor **GAMAZO**: Muchas gracias presidente. Efectivamente el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda que mejora al texto en la que instamos al ministro del Interior a impulsar el anteproyecto de una Ley de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible a tenor del borrador que se encuentra en el Ministerio y elevado por la DGT tras un ámbito proceso participativo por parte de los grupos de trabajo del Consejo Superior de Tráfico e instamos al Gobierno a que el Consejo de Ministros examine con la máxima celeridad ese anteproyecto para enviarlo como Proyecto de Ley al Congreso de los Diputados y podamos los grupos parlamentarios mejorarlo.

Señorías, y señores del PSOE, sin entrar a valorar el fondo del asunto rechazamos las formas utilizadas por el partido en el Gobierno y desde el grupo parlamentario, porque cabe recordar que en esta legislatura que ha tenido dos ejecutivos fue el ejecutivo del Partido Popular el que acordó con los portavoces de esta comisión a través del director general de Tráfico el 14 de febrero de 2017 qué queríamos hacer, nos planteábamos si queríamos parchear esa Ley de Tráfico que es reciente al 2015, pero bien es cierto que proviene de un texto del año 1990 que ha sufrido numerosas reformas o queríamos impulsar una nueva Ley de Movilidad segura y sostenible del siglo XXI donde estuviesen todos los conceptos, y se prestase especial atención a medidas de mejora de la seguridad vial y de las medidas de movilidad urbana especialmente donde entre otras cuestiones sobre velocidad, reincidentes, enfermedades limitativas de la conducción, nueva modalidad y movilidad en ciudades con especial ahínco en los vulnerables, la conducción autónoma, normas de circulación, permiso de puntos, educación vial, formación vial y otras cuestiones sobre todo del acceso de empresas en situación legal de conductores que, por cierto, tratamos en una comparecencia la semana pasada en sesión de esta comisión.

Pues bien, de ese acuerdo que hubo entre el Gobierno y los diferentes grupos parlamentarios a través de sus portavoces de esta Comisión nos encontramos que tras la moción de censura para nosotros abrupta e injusta, el nuevo gobierno ha cambiado de criterio, pero ha cambiado de criterio en el verano porque el ministro del Interior el 4 de julio en la Comisión de Interior, no en esta que aun no ha comparecido y eso que tiene petición nuestra, de nuestro grupo parlamentario, señaló y confirmó que efectivamente en el ministerio existe un anteproyecto de la Ley de Tráfico que se encuentra en la fase inicial de su tramitación.

Como se encuentra en esa fase inicial de tramitación nuestra enmienda pide que continúe con esa fase y no nos envíe parches y remiendos de esa ley por respeto a toda la sociedad civil que ha participado en esos grupos de trabajo y en ese borrador, y por respeto al acuerdo al que se llegó con los grupos parlamentarios de este congreso.

Creemos que es mucho más justo, nos lo mereceremos y sí que hay tiempo a diferencia del criterio del señor Navarro, director general de Tráfico que el 27 de septiembre señaló en esta comisión que no iba a enviar la ley porque las posibilidades de que saliese aprobada era cero, y ya le digo que no, que esa ley saldría aprobada y les animamos a ustedes, al grupo parlamentario y sobre todo al Gobierno que es al que instamos, a ustedes a que nos acepten la enmienda y al Gobierno a que continúe con esa tramitación del Proposición de Ley resultante del anteproyecto que está en el Ministerio del Interior. Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 21

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Gamazo. Ahora llega el turno de fijación de posiciones y para fijar la posición sobre esta Proposición No de Ley el primer grupo que tiene la palabra es el Grupo Parlamentario de Ciudadanos y en concreto el señor Diego Clemente.

El señor **CLEMENTE**: Muchísimas gracias señor presidente. En principio yo voy a ser breve, puesto que estoy a favor de la iniciativa. Desde Ciudadanos ya hemos denunciado en numerosas ocasiones el cambio de tendencia en la serie histórica de fallecimientos por desgracia, que ha pasado de descender desde comienzos de los 2000 a crecer en los últimos años, no bajando de los 1130 fallecidos, llegando a los 1200 fallecidos además de 4837 heridos graves u hospitalizados en un total de 1067 accidentes mortales en vía interurbana.

En el año 2017 según el balance de siniestralidad 2017 de la Dirección General de Tráfico estos eran los datos que recababa como datos estadísticos, realmente preocupantes y alejados de según tendencia del horizonte siniestralidad y muerte cero. Por tanto, apoyaremos cualquier iniciativa que contribuya a salvar vidas, porque en el fondo esto es de lo que se trata y es el objeto último de esta comisión, aunque a veces parezca más bien Fomento 2.0.

En cualquier caso el pasado 4 de julio en la comparecencia para informar sobre las líneas generales de las políticas de su departamento el Ministerio del Interior ya anunció que se abordaría, «una reforma completa del marco jurídico que regula el tráfico y la seguridad vial» y que entre los principales aspectos a modificar se encontraría el permiso por puntos que se actualizará. Estamos de acuerdo que ha servido para algo pero es necesario actualizarse.

Por otra parte el nuevo director general de Tráfico ha anunciado que una de sus primeras medidas será la de actualizar el carné por puntos, tras doce años desde su implantación. Por tanto, estamos ante esta Proposición No de Ley creo que necesaria y espero que no quede más allá que una declaración de intenciones del grupo que sustenta el Gobierno, pero en cualquier caso fijando posición lo apoyaremos con un voto a favor. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Clemente, y finalmente para fijar posición tiene la palabra el Grupo Parlamentario de Unidos Podemos y el señor Jorge Luis.

El señor **LUIS**: Comisión Europea señor presidente, yo voy a ser breve también y la enmienda que ha hecho el Partido Popular nos parece adecuada a la Proposición, era la enmienda que íbamos a hacer in voce a la del grupo proponente entendemos que era un consenso hacer una reforma integral de la Ley de Seguridad Vial y entre otras el tema de los puntos. Creemos que está bien orientada y la apoyamos igualmente, y desde luego viendo la predisposición que tiene también el Partido Popular de apoyar la reforma de la ley en los términos en los que habíamos acordado todos los portavoces, desde luego vamos a apoyar tanto la proposición como la enmienda. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias. Señor Jorge Luis, señor proponente Antonio Quintana ¿acepta la enmienda del Grupo Parlamentario Popular?

El señor **QUINTANA**: No la vamos a aceptar.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces procederemos a votar la Proposición no de Ley en sus propios términos.

— RELATIVA A REVISAR LA ACTUAL CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN FUNCIÓN DE SU POTENCIAL CONTAMINANTE REALIZADA POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO.

El señor **PRESIDENTE**: Y finalmente pasamos ya al último punto del orden del día, la última Proposición no de Ley que ha presentado el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea relativa a revisar la actual clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminante realizada por la Dirección General de Tráfico.

Para defender esta Proposición no de Ley por un tiempo de cinco minutos, tiene la palabra el señor David Carcedo.

El señor **CARRECEDO**: Muchas gracias. La propuesta que traemos hoy se explica desde una cuestión básicamente de defensa de la salud de los ciudadanos y ciudadanas que habitan en las grandes ciudades y plantea básicamente revisar el sistema de etiquetado y homologación que impera y está vigente en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 22

nuestro país, para hacerlo consecuente con la realidad actual. Y tal y como está operando en el resto de Europa.

Por ponerlo un poquito sobre la mesa, pensaba que iba a tener un poco de apoyo la propuesta y veo que igual no y entonces me sorprende, porque estamos de acuerdo en que la anterior sistema de etiquetado era en condiciones de laboratorio y no se ajustaba a las condiciones de conducción real y por lo que son muy altas, muchísimo más altos los índices, por eso se instauraron un nuevo sistema de evaluación europea, el antiguo era el NEDC, los nuevos son el WLTP y el RB que son sistemas de homologación muchísimo más ajustados y a la realidad y a las emisiones reales que tienen los vehículos, y el problema que tenemos con los distintivos emitidos por la DGT con el anterior sistema que hay un montón de vehículos y sobre todo los eurodiesel 4, 5 o 6, que están etiquetados y que tienen etiquetas de eco cuando no lo son, y entonces consecuencia de eso tenemos no sólo el problema y el temor de que los coches que compramos después del escándalo del escándalo del dieseldate no emiten las emisiones que dicen que tienen que emitir y sabemos las multas que se han ganado y los sobornos millonarios de todo ese escándalo, sino que el problema con todo eso ya a la espalda nos encontramos que ahora mismo se permite una publicidad en la cual se plantea que una serie de vehículos son eco o no son contaminantes cuando sí que lo son y lo sabemos y lo sabemos todos aquí ya, lo que pasa que tenemos las etiquetas vigentes del anterior periodo, la PNL en definitiva pedía que se restablezca, conforme a los conocimientos técnicos que hay ahora pues es lo que hay. Entonces ----- a luz, esto es igual que cuando se descubrió que el tabaco pues resulta que era malo para la salud, pues qué se le va a hacer, pues habrá que empezar a tomar medidas para poner restricción, y es que las emisiones, supongo que ustedes lo saben también, el otro día en la comisión en las comparecencias lo estuvimos hablando, que según hasta hace poco la Carlos III llevó un estudio en España que planteaba unas 10000 muertes por contaminación en el Estado español vinculadas al tráfico rodado, ya no es la Carlos III sino la Agencia Europea de Medio Ambiente, la EMA, que ha estimado unas muertes en el 2014 en España de unas 25000 personas de muertes prematuras a raíz de la contaminación.

El tráfico rodado motorizado es responsable de cerca del 40% de las emisiones de los óxidos de nitrógeno que es de lo más contaminante que hay y que son los que afectan a las zonas centrales de grandes ciudades con mucho tráfico como puede ser, por ejemplo, Madrid y Barcelona. Y en concreto los diesel son responsables el 80% de las emisiones son superiores al 80% de emisiones creo que otro tipo de vehículos.

Entonces el asunto que traigo aquí se puede resumir básicamente en que no tiene sentido, hacemos un flaco favor al consumidor planteando que las etiquetas con las cuales compra un coche no son acordes a la realidad de la contaminación que emite ese coche. Entonces deberíamos solucionarlo cuanto antes y no dentro de un año o dos cuando ya sabemos que con la nueva forma de ciclo y medición son distintas.

Espero que reflexione el resto de grupos y podamos plantear si no les gusta la actual redacción a lo mejor algún tipo de enmienda in voce que relaje las imposiciones de las condiciones que traíamos pero al menos que se empiece a trabajar este tema y no tengamos que encontrarnos dentro de un año con propuestas o cambios legislativos posiblemente llevados a cabo por el gobierno que esté en funciones, de algo que ya sabemos a día de hoy. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Carrecero. No hay ninguna enmienda presentada, por lo tanto pasamos al turno de defensa de posiciones. Empezamos por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos y tiene la palabra el señor Diego Clemente.

El señor **CLEMENTE**: Gracias señor presidente. Mire, en este sentido el pasado 20 de febrero esta misma comisión aprobó y con 32 votos a favor incluyendo el Grupo Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea una Proposición No de Ley relativa a la armonización del sistema de etiquetado ambiental del parque automovilístico español. Yo sinceramente creo que reconocemos de hecho que el sistema de distintivos ambientales no es el más adecuado para el fin con el que se realizó. La revisión que debe realizarse no puede llevarse a cabo en dos meses, es necesario que organismos independientes definan qué tipo de ensayo es el más indicado para poder comparar los distintos modelos en las condiciones más parecidas a la conducción real y con esos resultados proceder a una nueva clasificación.

No puede realizarse un cambio rápido ni a la ligera, que al poco tiempo se pueda volver a poner en cuestión. Esto transmitiría un mensaje de desconfianza a la ciudadanía, mientras siga en vigor el actual son las propias administraciones quienes pueden jugar y deben con las distintas categorías para ser más o menos restrictivos en su política de calidad del aire.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 23

Me gustaría poner aquí un ejemplo que además de la etiqueta eco que recoge prácticamente todas las tecnologías, gas natural, licuado de petróleo híbrido que la Unión Europea discrimina positivamente frente a los combustibles convencionales, por ejemplo, la Directiva 2014/94 relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, está totalmente justificado el uso de ella.

Finalmente también me gustaría recordar que en el Ayuntamiento de Madrid hace obligatorio y no voluntario la colocación de dichos distintivos, que por cierto tiene un coste para el ciudadano de 5 euros.

Pese a que nuestro posicionamiento a votar en contra creo que el ponente lo ha dicho, quizá no da tiempo a que se haga una auto 31 de diciembre in voce pero creo que es un tema interesante y que deberíamos desarrollarlo en el futuro, para que entiendo que era lo que persigue el grupo y en este caso votaremos en contra pero le invito a que hagamos una reflexión sobre ello y que hagamos otra Proposición con otra redacción. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Clemente. Tiene el turno el Grupo Parlamentario Socialista y para defender la posición tiene la palabra el señor Antonio Quintana.

El señor **QUINTANA**: Los distintivos ambientales se configuran como el instrumento necesario para dar cumplimiento a preceptos como el artículo 22 de la Ley 34/2007 del 15 de noviembre de calidad del aire y protección de la atmósfera o disposición adicional 6ª de la citada ley, al entender que las administraciones públicas en el ámbito de su competencia promoverán los sistemas de transporte público y privado menos contaminante. Los distintivos ambientales son en definitiva instrumentos al servicio de cumplimiento de imperativos legales por recomendaciones.

En esa misma línea el Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016, Plan Aire, propone entre otras medidas la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador que ayuden a los municipios a la ejecución eficaz de sus competencias, los distintivos ambientales vendrían a ser instrumentos pues al servicio de las corporaciones locales en la identificación visual de los vehículos, que permite la aplicación de medidas medio ambientales.

Los distintivos ambientales han contribuido a la concienciación de los ciudadanos en lo relativo al potencial contaminante de su vehículo reorientando las opciones de compra y potenciando el uso de medios de transporte más eficaces. Como el transporte público la utilización de plataformas tecnológicas de vehículos de uso compartido, la descarbonización del transporte por carretera deben analizarse de tal manera transversalmente, poniendo una especial atención en las oportunidades que nos brinda la transformación de la movilidad a mayor digitalización, mayor descarbonización y plantearse la flexibilización de la normativa de transportes para potenciar un transporte público compartido y puerta a puerta. Y máxima teniendo en cuenta las necesidades de la creciente población de mayores de edad, o la regulación de vehículos de movilidad personal cero emisiones y descansar la reducción de emisiones o tratar de mejorar la calidad del aire teniendo en cuenta una herramienta como los distintivos.

El señor **PRESIDENTE**: Un momento señor Quintana. Por favor queda poco tiempo para acabar la comisión, les rogaría que bajaran la voz y podamos escuchar por respeto a la persona que está hablando.

El señor **QUINTANA**: Teniendo en cuenta una herramienta como los distintivos ambientales no resulta adecuado pues como otros factores como el envejecimiento del parque circulante, tienen una mayor incidencia en el mismo.

Por lo tanto, la clasificación, por otro lado el hecho de que fuera del régimen de ensayo los valores medidos sean distintos más o menos, es algo evidente, lo complicado es definir y acordar cuáles de los regímenes de ensayo para los valores medidos sean los más sólidos y posibles y reflejen las condiciones más habituales de uso.

En ese sentido las condiciones normales de uso para toda la situación, tipo de conducción, temperatura, uso de aire acondicionado, tipo de vida, pendiente, rampas, etcétera, siempre tendrá un componente subjetivo propio sin que exista una solución que encaje con todos los puntos de vista. Por ello el término valor real no deja de ser una aproximación teórica pues las emisiones varían en cada momento y valor real dependerá de la metodología de ensayo empleada.

Por otro lado la DGT no es una autoridad de homologación de vehículos y, por tanto, debe dar por bueno los valores oficiales que los vehículos registran en los ensayos, mientras los órganos competentes europeos y españoles en la materia no establezcan la invalidez retroactiva de estos valores. Estos valores son plenamente válidos a la hora de desarrollar cualquier medida sobre la base de estos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 24

En línea con lo comentado anteriormente sobre la dificultad de adecuar los ensayos a las condiciones reales de uso, se ha promovido el cambio de régimen de ensayos de NDC a WLTP que buscan asemejar más estos a los que se entienden por condiciones reales normales y habituales de uso.

Existe un consenso en que es un paso en la buena dirección. Nuevamente las autoridades europeas y nacionales de homologación son las que marcan los ritmos de implementación y las posibles y necesarias correlaciones con las mediciones NEDC hasta hace poco vigente.

En cuanto a la iniciativa...

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir acabando, señor Quintana, lleva minuto y medio por encima.

El señor **QUINTANA**: Viene a decir que en cuanto a la iniciativa TV para comparar las mediciones hechas por sistema y metodología distinta es objetivamente complicado y carecería de rigor en estos momentos dado que desde el 1 de septiembre se está usando el anterior método dicho. Por lo tanto votaremos en contra.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias señor Quintana. Vamos con el último de palabra, vamos a ver si somos capaces de poder escuchar a la persona que habla. Tiene la palabra por parte del Grupo Parlamentario Popular Tomás Fole.

El señor **FOLE**: Gracias presidente. Como ya ha comentado mi compañero del Partido Socialista en febrero del 2008 se ha aprobado una PNL del Partido Popular aprobando la continua progresiva clasificación ambiental, incorporar a la armonización de sistema de etiquetado ambiental al Reglamento General de Vehículos, habilitar otros mecanismos además de los ya existentes para facilitar a las usuarias de atención de la etiqueta medio ambiental y otra serie de propuestas en el que parece que ahora mismo ya ha quedado totalmente obsoleto y ha quedado obsoleto esta PNL que se ha aprobado por amplia mayoría como dijo mi compañero.

No solo eso sino que en julio de 2018, ya en aquel momento lo había complementado como he comentado, perdón, que estaba en vías de aprobación el reglamento que también podía desarrollar todo este tipo de nomenclatura, se aprobó el 27 de julio de este mismo año la modificación de los anexos 2, 11 y 18 del Reglamento General de Vehículos. Yo realmente no entiendo esta postura del grupo proponente, porque si estamos hablando de que en febrero se aprueba una PNL, en julio entra en vigor el nuevo reglamento qué estamos haciendo ahora con un nuevo ejecutivo del que son socios si es que en ese momento no entraba en sus prioridades plantear este tipo de problemáticas, este tipo según ellos de prioridades también.

No era importante en su momento porque en junio hubo un cambio de gobierno, en julio ya había un nuevo gobierno, de los cuales el grupo proponente presume de que son socios, entonces entendemos si son socios para algunas cosas y oposición para otras, si las prioridades en función en esa importancia de la sociedad va en unas líneas o en otras, si son oposición por la tarde y gobierno por la mañana, pero creo que ha habido tiempo suficiente, además cuando ponen en dos meses iniciar los cambios legislativos oportunos cuando llevábamos ya pues más de esos meses de cambio de gobierno y creo que ha habido tiempo suficiente, si ellos creen que en dos meses se puede hacer todo esto, pues evidentemente ya ha estado perdiendo el tiempo.

Pero también queríamos comentar sobre la parte expositiva, en la parte expositiva dice que las emisiones NOX el 80% se deben a este determinado tipo de vehículos, pero en el documento el 80% ni más ni menos, el documento inventario de emisiones de contaminantes a la atmósfera en el municipio de Madrid para el año 2016 habla de un 46,9%, o sea, su propio partido le desdice, en la exposición de motivos pone casi el doble, cuando realmente donde lo aplican pues no se produce esa cuantía tan elevada, con lo cual creo que nos invitan a reflexionar en esa línea.

Y también quería comentar no de pasada sino con detalle algo referente a los acuerdos que mantienen esta PNL, en el acuerdo primero modificación actual de la clasificación de vehículos y ajustarla a las condiciones reales de conducción, entendemos que debe existir un marco normalizado para ello. Desde el 1 de septiembre del 2017 se está implementando un nuevo marco regulado basado en trabajos de expertos de Naciones Unidas y de la Comisión Europea en base a dos procesos o dos proyectos. El primero implementación de un nuevo ciclo de conducción denominado WLTP, armonizado a nivel mundial, creo que es importantísimo que se planteen proyectos, homologaciones o ensayos que sean armonizados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 25

a nivel mínimamente a nivel europeo, pero también puede ser a nivel mundial como ya se está implantando este nuevo modelo.

Y segundo, ensayos para la medición de emisiones contaminantes en condiciones reales de circulación RDE, son las siglas que lo identifican, más exigente y también único a nivel mundial.

Ya se está implantando lo que casi se está proponiendo en esta PNL, entonces no entendemos esos dos meses de cambios legislativos tan oportunos y tan importantes cuando ya hace bastante tiempo respecto a estos dos meses, pero sin embargo también poco para lo que es digamos una consolidación de la implantación de nuevos proyectos.

Y además también teníamos pensado que recomienda, efectivamente otros organismos, recomiendan como recomiende como propone nuestro grupo ir encaminados a una consolidación de esta modificación y de este nuevo reglamento de reciente entrada en vigor para que efectivamente no estemos con cambios continuos, lo que supone también una confusión importante de cara al ciudadano y de cara al usuario.

Y quería acabar con dos reflexiones con lo que se propone con esta Proposición No de Ley, si realmente lo que se busca es una mejora del medio ambiente o un cambio, un nombre etiquetado o sinceramente un nuevo ataque en diesel o quién es el que digamos se pone la medalla de este cambio. Si el Partido Socialista, parte del grupo de Gobierno o el Partido Podemos o la otra parte del Grupo de Podemos, porque efectivamente hay que tener en cuenta también cuáles son las alternativas a esto que está planteando de una forma tan rápida, tan radical, tan exigente y tan importante para determinados sectores.

Hay que hablar la alternativa que hay coches eléctricos y el impacto que produce en otros muchos sectores que parece que no solo se tienen en cuenta a nivel de usuario, a nivel de turismo y le afectan a muchísimos más sectores este cambio. Por eso nosotros apostamos por seguir con la implantación, siempre estamos abiertos a una mejora, por supuesto, a un diálogo para poder introducir esto pero ya en el Grupo Popular en el anterior ejecutivo ha hablado con todos los sectores, ha trabajado en estos grupos de trabajo y el resultado se está viendo que parece ser que no les implanta y tiene su éxito.

Muchas gracias presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias a todos. Hemos llegado al fin de la Comisión. Creo que estamos todos los miembros o ¿hay algún grupo que eche de menos a alguien? Para poder proceder a la votación. ¿Quién falta? Entonces todos los grupos están completos. Todos los miembros, señor Quintana, estamos todos completos, sí.

Pues viendo que todos los grupos están completos, vamos a proceder a la votación de las seis proposiciones no de ley que hemos debatido hoy en la Comisión.

Empezaremos por la primera de ellas defendida por el Grupo Parlamentario de Podemos relativa a la necesidad de adoptar medidas para la mejora de la seguridad vial en el N-VI a su paso por Outeiro de Rei, Lugo. En principio tenemos en la mesa una enmienda transaccional firmada por los grupos parlamentario Popular y Grupo Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, así que vamos a someter a votación esta enmienda transaccional.

Queda aprobada esta Proposición no de Ley por 24 votos a favor y 9 abstenciones.

Segunda Proposición No de Ley que sometemos a votación, presentada por el Grupo Parlamentario Popular sobre la utilización del castellano en la señalética viaria de todo el territorio nacional. En principio se vota en los términos.

Queda rechazada por 18 votos en contra y 17 a favor.

Siguiente Proposición no de Ley relativa al derecho de las personas en silla de ruedas o similares del uso de las sendas ciclistas presentada por el Grupo Parlamentario Popular, transacción y el Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Votamos en los términos de la transacción realizada por estos dos grupos parlamentarios.

Queda aprobada esta Proposición no de Ley.

Siguiente Proposición no de Ley relativa a reforzar el compromiso de la tolerancia cero de alcohol en los conductores jóvenes. No había ninguna enmienda presentada, por lo tanto, la votamos tal como ha venido a la mesa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

20 de noviembre de 2018

Pág. 26

Queda aprobada por unanimidad.

Siguiente Proposición no de Ley también sin enmiendas, presentada por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, relativa a la adopción de las pruebas para la obtención del permiso de conducir a personas con dislexia.

Queda aprobada esta Proposición no de Ley.

Siguiente Proposición No de Ley sobre la necesaria revisión y actualización del permiso por puntos, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Creo que no hay ninguna enmienda transaccional así que se vota en sus términos.

Queda aprobada esta Proposición no de Ley.

Y finalmente sometemos a votación la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea relativa a revisar la actual clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminante realizada por la Dirección General de Tráfico. También se vota en sus términos.

Queda rechazada.

Hemos llegado ya al final de la Comisión así que, señorías, se levanta la sesión.

Era la una y diez minutos del mediodía.

cve: DSCD-12-CO-673