

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 38

25 de octubre de 2016

Pág. 163

### Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

161/000588

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, a instancia del Diputado Joan Olóriz Serra, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre el transporte de personas en bicicleta, para su debate en la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Exposición de motivos

El transporte por carretera es uno de los factores que contribuye de forma principal al aumento del efecto invernadero y a la emisión de otras sustancias causantes de contaminación atmosférica.

Las estrategias para frenar estos impactos deben situarse en diferentes frentes: eficiencia de los vehículos, limitación de su uso, potenciación del transporte público, incentivos fiscales, etc.

Uno de los aspectos que sin duda debe promocionarse activamente es la circulación en bicicleta. Esto no sólo revertiría en una mejora ambiental, sino que también se traduciría en una reducción de otros problemas que ocasiona el uso del automóvil, como las enfermedades derivadas de la contaminación y de la sedentarismo, la congestión y la accidentabilidad, entre otros.

Si bien gran parte de las competencias para la promoción del uso de la bicicleta corresponden a las comunidades autónomas y a los entes locales, a la Administración General del Estado le corresponde facilitar el uso dicho medio de transporte en aquello referente a la legislación de los ámbitos en la que es competente.

Concretamente, uno de los elementos que la actual normativa estatal prohíbe es el uso de remolques y enganches para el transporte de niños. Justamente, esta Proposición no de Ley tiene por objeto instar al Gobierno a enmendar la normativa que impide su uso.

El uso de remolques y enganches para el transporte de niños es sumamente común en otros países donde el uso de la bicicleta está más extendido. Su uso, si estos dispositivos están debidamente homologados, es seguro y contribuye a extender el uso de la bicicleta y a familiarizar con este vehículo a sus potenciales futuros usuarios.

Aun siendo ilegales, en el Estado español el uso de estos dispositivos es creciente y no cabe duda que va a seguir extendiéndose, de forma parecida a como ha sucedido en otros países.

La actual normativa que los prohíbe está desfasada y, por consiguiente, debe revisarse para adaptarse a la realidad social que demanda el uso de estos dispositivos y para ponerla al servicio de la promoción de la bicicleta.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, en el plazo máximo de seis meses, a:

Modificar en un plazo de seis meses la normativa necesaria, y singularmente el artículo 12 del Reglamento General de Circulación, para posibilitar que las bicicletas puedan utilizar remolques y enganches para el transporte de personas. Todo ello sin perjuicio de las necesarias condiciones de seguridad y homologación que deban establecerse.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de octubre de 2016.—**Joan Olóriz Serra**, Diputado.—**Joan Tardá i Coma**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana.

161/000656

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 38

25 de octubre de 2016

Pág. 164

la siguiente Proposición no de Ley sobre la necesaria redefinición por el Gobierno de sus medidas en materia de seguridad vial, para su debate en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Exposición de motivos

La siniestralidad en las carreteras españolas ha vuelto a aumentar durante este verano. Según los datos hechos públicos por la Dirección General de Tráfico, los accidentes de tráfico durante los meses de julio y agosto han dejado un balance de 253 fallecidos en 230 accidentes mortales en vías interurbanas, víctimas mortales más que el año pasado cuando, durante el mismo periodo, fallecieron en nuestras carreteras 226 personas.

Lo más preocupante de esta cifra no es solo que sea la más elevada de un verano desde 2012 sino la tendencia que supone, al implicar dos periodos estivales consecutivos en los que aumenta el número de fallecidos en la carreteras españolas, algo que en nuestro país no sucedía desde hace dos décadas.

Según los datos que ofrece la Dirección General de Tráfico, a lo largo de este año, hasta el 26 de septiembre, el número de fallecidos en las carreteras españolas en accidentes mortales en vías interurbanas ascendió a 878 personas, frente a las 836 personas fallecidas durante el mismo periodo de tiempo el año pasado, es decir, un incremento del 5 % en el número de fallecidos.

Es obvio que las estadísticas hay que mirarlas a medio y largo plazo y así, 2015 se cerró con una cifra de fallecidos en nuestras carreteras de 1.131 personas, representando un mínimo histórico desde 1960, pero lo preocupante es que por tercer año consecutivo el descenso es más simbólico que real y la gráfica comienza a ser prácticamente plana. Es una evidencia que el descenso en la siniestralidad se ha detenido, lo que podría cuestionar la política de tráfico, un éxito reconocido a partir de 2004.

Y no cabe achacar este cambio de tendencia, este descenso en la detención de la siniestralidad en la circulación, al simple incremento de los desplazamientos, al envejecimiento del parque automovilístico o al aumento del flujo turístico, porque tampoco hay que olvidar, la drástica reducción de las inversiones en la conservación y mejora de las carreteras, tanto nacionales como autonómicas y provinciales. A modo de ejemplo es muy significativo que solo entre 2013 y 2014 los Presupuestos Generales del Estado muestran como la inversión en el mantenimiento y conservación de las carreteras descendió en más de 115 millones de euros, un 11 %.

La falta de mantenimiento de las vías supone un sobrecoste anual para los conductores españoles, que se ha estimado en cerca de 2.000 millones de euros.

Bien es cierto que el exceso de velocidad, las distracciones, el alcohol y las drogas son los elementos fundamentales de la siniestralidad.

Pero junto a estas realidades, este cambio de tendencia, también puede responder, al menos desde mediados de 2013, a una pérdida paulatina de efectividad en las políticas de control del tráfico por carretera, así como al menor impacto de las sanciones.

La política de tráfico de los últimos años se ha centrado excesivamente en aumentar la presión sobre el conductor, haciéndole saber que en caso de incumplimiento de las normas de tráfico la sanción era segura, drástica e insoslayable. La presión para que el conductor respete las normas de velocidad y adelantamiento en carretera debe mantenerse, por supuesto, pero la actividad de la Dirección General de Tráfico no puede centrarse, exclusivamente, en la elaboración de campañas de publicidad y de miedo respecto a sancionar, como ha ocurrido a lo largo de la pasada legislatura, sino que es preciso avanzar hacia verdaderas innovaciones en el campo de la educación vial y de la prevención real.

Unas carencias que evidencian como este Gobierno pudiera haber desterrado de su agenda política el problema de la mortalidad en nuestras carreteras como problema de Estado, como política de Estado, bajando la guardia y abandonado la seguridad vial a su suerte.

Es preciso atender los problemas específicos de los «colectivos de riesgo»: motoristas (219 muertos en 2015, un 22,4 % más), furgonetas y profesionales itinere cuyas ocupaciones implican muchos kilómetros de coche; es preciso reformar la red a fondo, tanto en su trazado como en calidad de su firme, dedicando una atención muy especial a una muy abandonada red secundaria; es preciso adoptar medidas que incentiven mejor la renovación de nuestro parque automovilístico; es preciso dar el impulso necesario al carnet por puntos y actuar sobre los sistemas de calificación del conductor pero, sobre todo, hay que volver a traer a la primera línea del debate político y social la «inaceptable lacra» que siguen suponiendo los siniestros de circulación, y la necesidad imperiosa de acometer con ambición su reducción como tarea de todos.

Ello exige no bajar la guardia en la promoción de la educación, la formación y la sensibilización de la sociedad en este ámbito. Exige también, con la debida coordinación con las restantes administraciones

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 38

25 de octubre de 2016

Pág. 165

implicadas y el respeto a las competencias de las mismas en esta materia, la asunción por el Gobierno en su conjunto de la responsabilidad de desarrollar una política transversal que implique coordinadamente a los distintos departamentos afectados. Política, en cuya consecución, es preciso volver a implicar y a buscar, siguiendo los mejores ejemplos desarrollados desde 2004 que tan buenos resultados han dado, la colaboración de todos los sectores afectados: clubes de automovilistas, asociaciones de víctimas, asociaciones de motoristas, fabricantes de vehículos, autoescuelas, compañías de seguros y empresas responsables del mantenimiento de la carretera.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, de manera urgente, abordando el problema de la mortalidad en nuestras carreteras como problema de Estado, en colaboración de todos los colectivos sociales afectados, y con la debida coordinación con las restantes administraciones implicadas y el respeto a las competencias de las mismas en esta materia, proceda a la necesaria redefinición de su política en materia de seguridad vial, como política transversal que implique coordinadamente a los distintos departamentos ministeriales afectados, adoptando las medidas precisas al respecto desde la potenciación de la educación, la formación y la sensibilización de la sociedad en este ámbito.

Así, entre otras medidas, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Incrementar las partidas presupuestarias destinadas al mantenimiento y la mejora de las infraestructuras viarias.
2. Impulsar medidas que incentiven la renovación y, en su caso, el mantenimiento del parque automovilístico español.
3. Impulsar medidas para incentivar el uso de los dispositivos seguridad vial, como es el caso de los cascos de protección y los sistemas de retención infantil.
4. Garantizar la vigencia y constante actualización de los sistemas de calificación del conductor a fin de asegurar satisfactoriamente su debida capacidad.
5. Crear un sello de calidad para las autoescuelas que potencien de manera concreta la formación en seguridad vial evitando con ello que las mismas caigan en la rutina.
6. Plantear abiertamente la necesidad de que el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte impulse, con la participación de docentes específicamente formados, la educación en seguridad vial de los alumnos de los cursos de primero y segundo de bachillerato. En este sentido, se insta al Gobierno a constituir un Grupo de Trabajo, integrado por: miembros del Ministerio de Educación Cultura y Deporte, la Dirección General de Tráfico, representantes de las administraciones educativas de las Comunidades Autónomas y otros agentes implicados en la Educación Vial y cuya colaboración se estime oportuna, en aras de avanzar hacia el desarrollo e implementación de una certificación escolar de adquisición de niveles de competencia vial en nuestro país.
7. Fomentar una política real de seguridad y concienciación vial, mediante el desarrollo de campañas específicas de potenciación de la educación, la formación y la sensibilización de la sociedad en este ámbito.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de octubre de 2016.—**Pablo Bellido Acevedo**, Diputado.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

### Comisión para las Políticas Integrales de Discapacidad

161/000592

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley proponiendo medidas para la definitiva puesta en marcha y aplicación del Tratado de Marrakech en el Estado Español, para su debate en la Comisión de Políticas Integrales de Discapacidad.